

Nota inspraak en overleg

behorende bij bestemmingsplan De Voorwaarts

I Inspraak

Overeenkomstig het in de gemeentelijke inspraakverordening bepaalde heeft het voorontwerp van bestemmingsplan De Voorwaarts met ingang van 3 maart 2011 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen met de mogelijkheid een inspraakreactie in te dienen. Op 7 maart 2010 is er een informatieavond belegd waarbij de gemeente toelichting heeft gegeven op het bestemmingsplan en waarbij tevens de gelegenheid is geboden om kennis te nemen van de ontwikkelingen in het stadslandgoed De Barnewinkel.

Aanvullend is er op verzoek van de wijkraad en insprekers op 18 mei 2011 een informatiebijeenkomst belegd over de verdubbeling van de Zutphensestraat en zijn de vragen die aan de orde zijn gesteld besproken en zo mogelijk beantwoord. Niet beantwoorde vragen komen terug in de nota.

Er zijn 28 reacties ontvangen. Deze reacties zijn hieronder samengevat en van antwoord voorzien.

1. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. Klopt het dat fietsers van de Lupineweg naar de Barnewinkel via een fietstunnel de Zutphensestraat zullen kunnen kruisen? Hiervoor wordt sterk gepleit omdat dit een veelvuldig gebruikte fietsroute is. Er moeten veel rijbanen overgestoken worden en bij een gelijkvloerse kruising is dat geen veilige situatie.

Beantwoording

- b. De route via de Lupineweg en Barnewinkel, ter hoogte van de Zutphensestraat, is in de Verkeersvisie 2010 – 2020 aangewezen als 'aanvullende fietsroute' (niet als hoofd fietsroute of fietsdoorstroomas). Daarnaast is het aanleggen van een tunnel voor fietsers ruimtelijke nauwelijks inpasbaar en financieel niet haalbaar. Het is voor fietsers wel van belang dat er op dit punt veilig kan worden overgestoken. In het ontwerp voor de Zutphensestraat is niet voorzien in een tunnel, maar in een met verkeerslichten geregelde oversteek voor de fietsers. Hierdoor kunnen fietsers ook bij grotere drukte de Zutphensestraat veilig oversteken.

2. _____ Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. Uit het inrichtingsplan voor de middenberm blijkt dat deze wordt voorzien van gras. Verzocht wordt de middenberm in te richten met hagen of beplanting (voorbeeld de Laan van Spitsbergen, nabij de Gamma). Op deze wijze hebben bewoners van de Zutphensestraat niet de beleving dat er twee extra stroken liggen aan de zijde van Schuylenburg, visueel wordt alleen beplanting/struiken in plaats van asfalt gezien. Op 28 maart is een aanvullende reactie ontvangen. Mocht de Zutphensestraat worden verbreed, dan wordt verzocht tot het beplanten van de middenberm om daarmee het zicht vanuit de woning op de grote hoeveelheid asfalt te verminderen.
- b. Thans is een groot evenement in het Omnisport achter de rug (WK baanwielrennen). Het is hiermee volgens bewoner voldoende bewezen dat het onnodig is de Zutphensestraat te verbreden.
- c. De woning is op slechts enkele meters afstand gelegen van de rijbaan van de Zutphensestraat en valt daarmee binnen de invloed van verkeerslawaaï. Binnen het ontwerp wordt de beschrijving van de inschatting van dit lawaai op het woon- en leefklimaat en de te nemen maatregelen gemist.
- d. Gemeenten krijgen al het advies van RIVM, GGD en Gezondheidsraad om ruime afstand te bewaren tussen bijvoorbeeld een school en een snelweg. In de AMvB Gevoelige bestemmingen zijn minimale afstanden opgenomen voor scholen tot snelwegen en provinciale wegen. Hoe groot moet deze afstand bedragen bij een weg binnen de bebouwde kom? Fijnstof vormt al een risico voor de volksgezondheid binnen 300m van een snelweg. Hoe zit dat met de afstand van de woningen tot aan de rijbaan van de Zutphensestraat?
- e. De gemeente heeft verzuimd om te rekenen met een verdubbelde Zutphensestraat in de autonome situatie. Hierdoor komen de cijfers uit het luchtkwaliteitonderzoek in een heel ander daglicht te staan en voldoet het plan niet aan de Europese regelgeving. Er kan geen goede luchtkwaliteit gegarandeerd worden.
- f. Het is onduidelijk wat er in of bij het Omnisport komt aan detailhandel. Hierdoor kan niet beoordeeld worden of de ingeschatte hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen evenals de geschatte verkeersstromen correct zijn.

Beantwoording

- a. Het college waardeert deze suggestie en ziet mogelijkheden om hieraan tegemoet te komen. Bijvoorbeeld door een verhoging, een aarden wal met begroeiing, te realiseren waardoor een deel van het (uit)zicht vanuit een aantal woningen langs de Zutphensestraat op het autoverkeer dat de stad uitrijdt verminderd.
- b. In de huidige situatie is er in het gebied De Voorwaarts een aantal functies actief (Omnisportcentrum, Americahal, Intratuin en de sportfuncties). Het bestemmingsplan voorziet in de toevoeging van een aantal nieuwe functies, die nog gerealiseerd moeten worden. Deze nieuwe functies hebben een verkeersaantrekkende werking waardoor er meer verkeersbewegingen worden geproduceerd. De capaciteit van de huidige infrastructuur is niet toereikend om deze toename van het verkeer op te vangen. De toename van het verkeer als gevolg van de nieuwe functies, en de gevolgen daarvan op de infrastructuur zijn beschreven in het bijlagenrapport uit het MER 2009 van het bestemmingsplan.
- c. In het akoestische rapport de Voorwaarts (Rapport V.2010.0507.00.R002) dat als bijlage bij het voorontwerp bestemmingsplan is gevoegd, is de geluidsbelasting voor en na de reconstructie van de Zutphensestraat aangegeven. De combinatie van een grotere afstand tot de weg, de toepassing van stil asfalt en een klein geluidsscherm aan de noordzijde van de weg leiden er toe dat de geluidsbelasting na de reconstructie, ondanks verkeerstoename, per saldo afneemt.

- d. Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) heeft betrekking op scholen in de nabijheid van rijkswegen en provinciale wegen waar al sprake is van een overschrijding van de norm. Er is in dit plan geen sprake van scholen en evenmin van overschrijdingen. De afstand van de rijksweg tot de woningen aan de Zutphensestraat is overigens meer dan 300 meter. Er is in het Besluit gevoelige bestemmingen voor gemeentelijke wegen geen minimale afstand vastgelegd.
- e. In het rapport over de luchtkwaliteit dat bij het voorontwerp is gevoegd, zijn de rekenresultaten opgenomen van twee verschillende situaties. De eerste is de zg. autonome situatie: in die situatie wordt geen rekening gehouden met de ontwikkelingen op Groot Zonnehoeve en de Voorwaarts, en evenmin van een verdubbeling van de Zutphensestraat. Tegenover deze autonome situatie is de beoogde ontwikkeling gezet: wél de ontwikkeling op Groot Zonnehoeve en de Voorwaarts, en wél een verdubbeling van de Zutphensestraat. De rekenresultaten tonen aan dat in beide situaties wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De Europese regelgeving over luchtkwaliteit is in de Wet milieubeheer opgenomen, hier wordt ook aan voldaan.
- f. In het bestemmingsplan worden verschillende functies mogelijk gemaakt. Om een uitspraak te kunnen doen over de parkeerbehoefte of verkeersproductie van deze functies wordt gewerkt met normgetallen (parkeernormen). Deze normgetallen zijn tot stand gekomen op basis van ervaringen. De gemeente Apeldoorn in haar parkeerbeleid voor een groot aantal functies parkeernormen vastgesteld. Daarnaast zijn er landelijke richtlijnen over parkeernormering bij verschillende functies (publicatienr. 182, 'Basis voor parkeernormering'). Met behulp van deze normgetallen is het mogelijk om een parkeerbehoefte en de verkeersproductie te berekenen. Ondanks dat nu nog niet duidelijk is wat het programma in De Voorwaarts is, kan op basis van de bestemming en de normgetallen toch de parkeerbehoefte en verkeersproductie bepaald worden.

3. _____ Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. Inspreker is tevreden dat het karakter van het bos ten zuiden van de Zutphensestraat (Schuylenburg) en de bestaande karakteristieke gebouwen behouden blijven.
- b. De suggestie van "lightrail" tussen het transferium en Omnisport lijkt qua landschap een ongewenst plan en financieel niet haalbaar.
- c. Apeldoorn-Oost kent nu geen hoogwaardige horeca, een eventueel motel of hotel aan de Barnewinkel kan dat evenmin invullen. Suggestie is daarom in het bestemmingsplan meer ruimte te geven (in bos Schuylenburg?) voor hoogwaardige horeca.
- d. De wens wordt uitgesproken om lucht- en geluidskwaliteit aan de Zutphensestraat (langdurig) te laten meten en niet te schermen met rekensommen in de MER.

Beantwoording

- a. Hiervan wordt kennis genomen.
- b. Tijdens evenementen wordt er vervoer georganiseerd om bezoekers van het transferium naar het Omnisportcentrum te vervoeren. Dit vervoer van de bezoekers zal met pendelbussen uitgevoerd worden, en niet door middel van een lightrail lijn. Deze pendelbussen zullen vanaf het transferium via de Zutphensestraat en Laan van Erica naar het Omnisportcentrum rijden.
- c. Het programma in het bestemmingsplan De Voorwaarts voorziet slechts in een beperkt aantal m² horeca. Een locatie in het bestemmingsplan Groot Zonnehoeve voor (hoogwaardige) horeca is niet gewenst, omdat hier het accent ligt op de woonfunctie.
- d. De berekeningen voor luchtkwaliteit zijn uitgevoerd conform de wettelijke voorgeschreven Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hierin zijn voorschriften opgenomen over de wijze waarop met metingen of berekeningen de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen moeten worden vastgesteld.

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Hierin zijn voorschriften opgenomen over de wijze waarop met metingen of berekeningen de geluidsbelasting moet worden vastgesteld. Het (langdurig) meten van geluid of lucht is complex, het aantal meetplaatsen is beperkt (dit in tegenstelling tot berekeningen waarbij dit onbeperkt is) en men kan niet nu meten of de toekomstige situatie voldoet. Dit is voor het bestemmingsplan wel van belang, bepaald moet worden of de toekomstige situatie past binnen de normeringen. Daarom wordt op basis van wettelijke randvoorwaarden berekend of de toekomstige situatie voldoet aan de normering. Wel zegt de gemeente toe dat zij uitvoering geeft aan het evaluatieprogramma in het MER rapport (2003) en dus in de toekomst de situatie zal bemeten om te toetsen of inderdaad wordt voldaan aan de wettelijke normering.

4 Inpraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. Er wordt gepleit voor de realisatie van een fietstunnel voor de langzaam verkeer in noord/zuidelijke richting, die veelvuldig gebruik maken van de huidige oversteek.

Beantwoording

- a. Er wordt op verschillende plaatsen de Zutphensestraat overgestoken door langzaam verkeer. In het nieuwe ontwerp voor de Zutphensestraat worden ter hoogte van de Laan van Erica, de Mansardehof, de Kasteellaan en ter hoogte van de Lupineweg oversteekplaatsen gerealiseerd die met verkeerslichten zijn geregeld. Hierdoor kan langzaam verkeer ook bij grotere drukte de Zutphensestraat op een veilige manier oversteken. Het aanleggen van een tunnel voor langzaam verkeer is niet opgenomen in de Verkeersvisie 2010 – 2020, ruimtelijke nauwelijks inpasbaar en financieel niet haalbaar.

5. Inpraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. De geplande grootschalige detailhandel nabij Omnisport en de geringe toename of zelfs afname van parkeergelegenheid ter plaatse doet vermoeden dat tijdens spijtstijden, koopavond/-zondag en zaterdag (helemaal als gelijktijdig evenementen plaats vinden) het verkeer op de Zutphensestraat en de Laan van Erica volledig zal stagneren, zelfs met verdubbeling van rijwegcapaciteit.
- b. De ontsluiting van de wijk Woudhuis op alleen de Zutphensestraat biedt de wijkbewoners geen mogelijkheid aan de verkeersdrukte te ontsnappen. Het is zeer wenselijk om tijdens de verwachte verkeersdrukte een ontsluiting naar de wijk Osseveld via spoorwegovergang Lupineweg en/of spoorwegtunnel Fortlaan toe te staan.
- c. Het aanleggen van verkeerslichtinstallaties in plaats van rotondes heeft een forse geluidstoename, door optrekken en afremmen, tot gevolg. Daarnaast zijn veel automobilisten geneigd het gas in te trappen om het stoplicht te halen.
- d. De combinatie van Americahal, Omnisport, woonboulevard en te bouwen detailhandel levert een zeer eenzijdige verkeers- en geluidsbelasting voor Apeldoorn-Oost op, waar de infrastructuur zelfs na aanpassing onvoldoende geschikt voor is.
- e. De spoorwegovergang Laan van Osseveld zorgt door intensief gebruik voor veel stagnering op de ring in noordelijke richting, waardoor het verkeer vanaf de Zutphensestraat ook niet door kan doorstromen.
- f. De fietsontsluiting vanaf Omnisport richting de spoortunnel is slecht geregeld, dit levert gevaarlijke oversteeksituaties op.

Beantwoording

- a. Met dit bestemmingsplan wordt het aantal functies in het plangebied De Voorwaarts aanzienlijk uitgebreid. Om bezoekers te laten parkeren wordt het aantal parkeerplaatsen in het gebied ook uitgebreid (als alle functies zijn gerealiseerd, zijn er in het gebied De Voorwaarts 2272 parkeerplaatsen aanwezig). Daarnaast worden er voor bezoekers van evenementen 900 parkeerplaatsen op het transferium gerealiseerd. Bij het bepalen van de benodigde capaciteit van de omliggende infrastructuur (met name de Zutphensestraat) is rekening gehouden met bovengenoemde ontwikkelingen, evenals de ontwikkelingen in de directe omgeving (groot Zonnehoeve) en ook de autonome groei van het verkeer. Het onderzoek naar de verkeerseffecten en de benodigde capaciteitsuitbreidingen is beschreven in het bijlagenrapport uit het MER 2009.
- b. De ontsluiting van het verkeer vanuit de wijk Woudhuis is inderdaad op de Zutphensestraat gericht. Zoals hiervoor is aangegeven is berekend dat de toekomstige verkeersafwikkeling voldoende is nadat de reconstructie (verdubbeling en toepassen van kruispunten met Verkeersregelininstallaties) van de Zutphensestraat is gerealiseerd. Daarmee is de verkeersontsluiting vanuit de wijk Woudhuis naar de Zutphensestraat op orde. De gemeente zegt toe dat tijdens de uitvoeringswerkzaamheden aan de Zutphensestraat gezocht wordt naar een acceptabele verkeersontsluiting van de wijk Woudhuis en dat dit een uitdrukkelijk randvoorwaarde is voor de aannemer die het werk gaat uitvoeren. Voordat gestart gaat worden met de werkzaamheden zal de gemeente omwonenden informeren over een tijdelijke oplossing. Gedacht wordt aan een extra in/uitrit op de Laan van Osseveld. Een nieuwe ontsluiting voor autoverkeer tussen de wijken Osseveld en Woudhuis wordt niet overwogen. Dit resulteert in verkeersveiligheidsproblemen voor met name de schoolomgeving nabij de Fortlaan door de vele fietsende kinderen.
- c. In de berekeningen die zijn gevoerd is meegenomen het effect van optrekkend en afremmend verkeer. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat er bij op de Zutphensestraat, mede door maatregelen als stilasfalt en een geluidscherm, geen sprake is van toename van geluid. Uit landelijke ervaringen blijkt dat bij rotondes alle auto's afremmen en optrekken, bij verkeerslichten is er alleen sprake van optrekken en afremmen voor auto's die een rood licht treffen.
- d. Het bestemmingsplan voorziet in een aantal nieuwe functies. Deze nieuwe functies hebben een verkeersaantrekkende werking waardoor er meer verkeersbewegingen worden geproduceerd dan in de huidige situatie. De capaciteit van de huidige infrastructuur is niet toereikend om deze toename van het verkeer op te vangen. De toename van het verkeer als gevolg van het toevoegen van functies in het gebied, en de gevolgen daarvan op de infrastructuur zijn beschreven in het bijlagenrapport uit het MER 2009 van het bestemmingsplan. Conclusie daarbij is dat door de geplande capaciteitsuitbreiding de toekomstige verkeersstromen verwerkt kunnen worden.
- e. De gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld is een onderkend knelpunt op het wegennet van Apeldoorn. Door het intensiever bereiden van het spoorwegennet treden er regelmatig verstoringen op in het verkeersbeeld.
In het verkeersonderzoek, opgenomen in het bijlagenrapport uit het MER 2009, is onderzocht hoe de verkeersstromen in de toekomst zullen lopen van en naar plangebied De Voorwaarts, op het moment dat alle geplande functies zijn gerealiseerd. Deze verkeersstromen zorgen voor een grotere verkeersbelasting. In het verkeersonderzoek is onderbouwd wat hiervan de gevolgen zijn, en er is aangegeven hoe de infrastructuur moet worden aangepast om deze verkeersstromen te kunnen verwerken. Zelfs het aanleggen van een tunnel onder de spoorlijn Apeldoorn - Deventer op de Laan van Osseveld voorkomt niet dat er maatregelen moeten worden getroffen aan de infrastructuur.

De verwachting is dat de gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld de komende jaren zwaarder belast gaat worden. Daarom is in de *Verkeersvisie 2010 - 2020* de gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld als knelpunt aangemerkt. Een oplossing van dit probleem (realiseren van een tunnel) heeft echter grote financiële gevolgen. De gemeente zet richting de spoorwegbeheerder (Prorail) in op het realiseren van een ongelijkvloerse spoorwegovergang. Ook zoekt zij bij andere overheden (regio, provincie en rijk) actief samenwerking om de financiering van de ondertunneling mogelijk te maken.

- f. De fietsroute van het Omnisportcentrum naar de Zutphensestraat is op dit moment nog niet compleet. Met de reconstructie van het kruispunt Laan van Erica / Laan van Osseveld / Zutphensestraat wordt er een 2-richtingen-fietsoversteek over de Zutphensestraat gerealiseerd (geregeld door verkeerslichten). Hierdoor hoeven fietsers die vanaf het Omnisportcentrum naar de Zutphensestraat willen fietsen (richting centrum) niet meer het gehele kruispunt over te steken. Een fietsoversteek direct over de Zutphensestraat in het verlengde van het fietspad komend vanaf het Omnisportcentrum is om veiligheidsredenen niet gemaakt. Het autoverkeer dat uit de tunnel komt heeft namelijk geen goed zicht op het fietsverkeer dat daar zou oversteken.

6. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. In het traject van de Zutphensestraat ter hoogte van de Lupineweg is een driehoekig stuk bestemd voor verkeer. Dit stuk ligt rechts van de Zutphensestraat (komende vanuit Zutphen) en sluit aan bij de bestemming groen. Dit stuk is niet nodig voor de verkeersafwikkeling en de bestemming verkeer heeft hier teveel ruimte gekregen. Verzoek is om dit deel als groen te bestemmen zodat er nog enigszins een buffer blijft tussen het verkeer en de woningen aan de Lupineweg (vooral nr. 112-96)

Beantwoording

- a. Dit perceel is niet in eigendom van de gemeente maar van de provincie Gelderland. De gemeente kan daarom niet de bestemming aanpassen. Dat het perceel een verkeersbestemming heeft, verhindert niet dat het perceel 'groen' kan worden ingevuld. In het ontwerp van de Zutphensestraat krijgt dit perceel dan ook een groene inrichting.

7. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. De verkeersontwikkeling en verkeersontsluiting in zowel de wijken Woudhuis als Osseveld-Oost en West wordt steeds minder. Vooral tijdens spitsuren en op zaterdag is het steeds moeilijker uit de wijk te komen. Daarna belandt de wijkbewoner in de drukte van de Zutphensestraat, Laan van Osseveld of Laan van Erica. Een verdubbeling van de Zutphensestraat, als dat de verkeersdoorstroming rondom en in de wijken verbetert, wordt gesteund.
- b. Aandacht wordt gevraagd voor de directe omwonenden van de Zutphensestraat. Verwacht wordt dat de gemeente proactief in gesprek gaat met hen en waar mogelijk tegemoet komt aan hun wensen of compensatiemaatregelen zal treffen.
- c. Zorgpunt: Ontsluiting van de wijk Woudhuis
In het voorontwerp bestemmingsplan wordt gesproken over vervanging van de twee rotondes door kruispunten met verkeerslichtinstallaties. Graag zien we aangetoond op papier dat de ontsluiting ten opzichte van de huidige situatie wordt verbeterd. De wachttijd van verkeer uit de wijk Woudhuis bij beide rotondes zal ten opzichte van de huidige situatie moeten dalen (geldt ook voor de ventweg).

- d. De verkeersdrukte op bovengenoemde kruispunten wordt vergroot door de plannen om beide kruispunten ook aan de andere kant (Groot Zonnehoeve) te ontsluiten. Verzocht wordt om de ontsluiting te heroverwegen en in ieder geval één van deze ontsluitingen uit de plannen te halen.
- e. Een tweede zorgpunt is de doorstroming van het weggedeelte tussen de ontsluiting Barnewinkel en kruispunt Kasteellaan. De afstand tussen de ontsluiting Barnewinkel en het kruispunt Kasteellaan is erg klein. De verkeersdruk zal op een zodanig korte afstand, en de komst van kruisingen met verkeerslichten, enorm hoog zijn. En mogelijke ontsluiting van het kruispunt Kasteellaan richting Groot Zonnehoeve voert de verkeersdruk alleen maar op. Verzocht wordt om de uitgangspunten en consequenties van de geplande ontsluitingen te onderbouwen, toe te lichten en waar mogelijk te wijzigen.
- f. Er schijnt in de nieuwe wijk Groot Zonnehoeve een aantal belemmerende verkeersmaatregelen te worden genomen. In hoeverre wordt in dit bestemmingsplan rekening gehouden met deze afsluitingen en de effecten die dit heeft op de verkeersdruk op de Zutphensestraat en de ontsluitingen ervan?
- g. Een derde zorgpunt is het weghalen van het fietspad aan de rechterzijde. Kan het plan garanderen dat fietsers veilig en zonder omwegen langs de Zutphensestraat kunnen fietsen?
- h. Van groot belang is dat vooral het transferium goed wordt verbonden door openbaar vervoer (busverbinding). Dit zal ook een positief effect hebben op het busgebruik vanuit Woudhuis en Zonnehoeve.
- i. De spoorovergang aan de Laan van Osseveld is ook een probleem. Deze overgang is van elk uur een kwartier gesloten door treinverkeer, wat zorgt voor lange rijen. De oproep is om te kijken naar oplossingen voor deze overgang, bijvoorbeeld ondertunnelen.
- j. Verzocht wordt om met de gemeente over bovenstaande knelpunten in gesprek te gaan.

Beantwoording

- a. Ter kennisname
- b. Op 18 mei heeft er een gesprek plaatsgevonden waarbij alle particuliere insprekers die opmerkingen hebben gemaakt over de Zutphensestraat, en de wijkraad Osseveld Woudhuis zijn uitgenodigd. In dit gesprek heeft er nadere toelichting en een verdieping plaatsgevonden over nut, noodzaak en inrichting van de verdubbeling van de Zutphensestraat. De aangeleverde suggesties van bewoners zijn besproken evenals de geluid- en luchtkwaliteitsaspecten.
Bewoners hebben een suggestie gedaan over de inrichting van de middenberm: door middel van beplanting in de middenberm zou het zicht op de 2^e rijbaan vanuit de woningen te verminderen zijn, en daarmee ook een deel van de overlast. Het college waardeert deze suggestie en ziet mogelijkheden (zie ook de beantwoording bij 2a).
- c. De zorg van de wijkraad voor een goede ontsluiting van Woudhuis wordt gedeeld door de gemeente. Op voorhand is dan ook onderzocht op welke wijze het verkeer in de toekomst goed kan worden afgewikkeld (zie bijlagenrapport uit het MER 2009). De verkeersafwikkeling is op de verschillende kruispunten onderzocht voor de toekomstige situatie met als uitgangspunt dat de nieuwe functies in het plangebied De voorwaarts gerealiseerd zijn.
Voor de verschillende kruispunten is onderzocht hoe de huidige kruispuntvorm (rotondes) de voorspelde verkeersstromen zouden verwerken. Een maat hiervoor is de belastinggraad van een kruispunt: de verhouding tussen de maximaal te verwerken verkeersstromen en de voorspelde verkeersstromen. Vervolgens is onderzocht welke kruispuntvorm noodzakelijk is om de voorspelde hoeveelheid verkeer te kunnen verwerken. Conclusie daarvan is dat de kruispunten in de huidige rotonde vorm zwaar overbelast raken in de toekomst.

De belastinggraad van de kruispunten waarbij extra opstelstroken worden aangelegd (dubbele stroken voor rechtdoor, en aparte afslagstroken) daalt zodanig dat het verkeer afgewikkeld kan worden. Hierbij is rekening gehouden met het verkeer van en naar Woudhuis, evenals de hoeveelheid verkeer dat in de toekomst uit de wijk Groot Zonnehoeve afkomstig is. Met deze voorgestelde capaciteitsuitbreidingen kan het verkeer uit de wijk Woudhuis van en naar de Zutphensestraat in de toekomst dan ook op een goede manier worden afgewikkeld.

- d. De ontsluiting van de wijk Groot Zonnehoeve wordt niet in dit bestemmingsplan geregeld. Hiervoor wordt een apart bestemmingsplan opgesteld. In het onderzoek naar de verkeersdoorstroming (bijlagenrapport uit het MER 2009) wordt onderbouwd dat het verkeer in de toekomst op een goede manier kan worden afgewikkeld. Hierbij is rekening gehouden met 2 ontsluitingen van een gedeelte van de wijk Groot Zonnehoeve naar de Zutphensestraat (maximaal 300 woningen). Overigens is het zo dat de verkeersstromen vanuit de wijk Groot Zonnehoeve in bijna alle gevallen tegelijkertijd groen licht kunnen krijgen met andere verkeersstromen op het kruispunt. Hierdoor zijn de gevolgen voor de verkeersafwikkeling door het toevoegen van deze kruispunttakken minimaal.
- e. De uitgangspunten voor de ontsluiting van de woonwijk Groot Zonnehoeve worden niet in dit bestemmingsplan geregeld. Hiervoor wordt een apart bestemmingsplan opgesteld (bestemmingsplan Groot Zonnehoeve welke sinds 26 mei 2011 gedurende 6 weken ter visie is gelegd). Hier volgt een toelichting op de gekozen ontsluitingsstructuur voor Groot Zonnehoeve.

Met de gekozen ontsluitingsstructuur wordt een woonwijk nagestreefd waarbij een rustig woonklimaat wordt gerealiseerd. Dit enerzijds ter bescherming van de kwetsbare groep bewoners van het gebied (cliënten van 's Heeren Loo), anderzijds om een prettige en verkeersluwe woonomgeving te bieden voor de bewoners van Groot Zonnehoeve. Dit wordt gerealiseerd door het doorgaande verkeer te ontmoedigen. Om dit te realiseren wordt de woonwijk naar verschillende kanten ontsloten, zonder dat hiertussen doorgaande verbindingen voor autoverkeer mogelijk zijn. Dit resulteert onder andere in 2 aansluitingen naar de Zutphensestraat waar een gedeelte van de wijk (maximaal 300 woningen) op wordt ontsloten. Daarmee wordt het instellingsterrein van 's Heeren Loo autoluw gemaakt. Het grootste gedeelte van de wijk wordt richting de Laan van Erica ontsloten.

Gebleken is dat de verkeersafwikkeling via een ontsluiting naar de Zutphensestraat op een goede manier kan worden afgewikkeld, waarbij dit niet ten koste gaat van de afwikkelcapaciteit van het kruispunt op de Zutphensestraat.

Een alternatieve ontsluiting voor een deel van de wijk Groot Zonnehoeve, bijvoorbeeld naar de nieuwe ontsluitingsweg die voor het transferium wordt gemaakt levert naar ons oordeel om de volgende redenen geen verbeteringen op:

- Verkeersregeltechnisch levert het op de Zutphensestraat geen voordeel op om de ontsluiting van een deel van Groot Zonnehoeve te verplaatsen naar het kruispunt dat bij het transferium wordt gemaakt. Enerzijds kan de nieuwe aansluiting ter hoogte van de Kasteellaan goed worden geregeld door de verkeerslichten. Anderzijds zou hiermee het punt waar de verkeersstromen kruisen dichterbij het kruispunt met de op- afrit van de snelweg komen te liggen. Ten tijden van het vullen van het transferium zou alle verkeer naar het transferium en naar Groot Zonnehoeve gebruik moeten maken van dezelfde afslagstrook. Op het moment dat een deel van de woningen in Groot Zonnehoeve worden aangesloten op de nieuwe weg die ook het transferium ontsluit, ontstaat voor het autoverkeer tevens de mogelijkheid om door te rijden richting De Maten. Dat

levert naar verwachting veel doorgaand verkeer op, dat strijdig is aan de doelstelling om een verkeersluwe woonomgeving te realiseren.

- De stedenbouwkundige opzet van de woonwijk Groot Zonnehoeve, welke wordt vastgelegd in het bestemmingsplan Groot Zonnehoeve, is mede naar aanleiding van inspraak tot stand gekomen. Hierin is voorzien dat een deel van de wijk ontsluit naar het kruispunt ter hoogte van de Kasteellaan.
 - De gemeente heeft geen grondpositie om een ontsluiting mogelijk te maken vanaf de Groene voorwaarts naar de ontsluitingsweg van het transferium;
- f. Er worden verkeersremmende maatregelen getroffen (drempels) e.d. waardoor het gehele gebied van Groot Zonnehoeve een 30 km/h-regime krijgt. Daarnaast wordt in de geplande ontsluitingsstructuur van Groot Zonnehoeve rekening gehouden met een afsluiting voor het doorgaande autoverkeer op de Groene Voorwaarts. Direct ten westen van de Barnewinkel wordt een 'knip' gezet. Ook worden op het instellingsterrein Groot Schuylenburg een aantal 'knippen' gezet. Deze maatregelen zijn bedoeld om te voorkomen dat doorgaand verkeer zijn weg kan vinden naar de Zutphensestraat en daarmee wordt tevens voorkomen dat de aansluiting op de Zutphensestraat te zwaar belast wordt. In het verkeersonderzoek zijn deze uitgangspunten meegenomen.
- g. Het fietspad wordt in het nieuwe ontwerp voor de Zutphensestraat niet terug gebracht. Aan de noordzijde van de Zutphensestraat ligt de ventweg, dit is voor de fietser het alternatief. Deze route kan in 2 richtingen bereden worden. Door voor dit alternatief te kiezen kan het aantal te kappen bomen aan de zijde van 's Heeren Loo worden geminimaliseerd. De fietsers die vanuit Apeldoorn naar de oostzijde van de A50 fietsen zijn op dit moment aangewezen op de onderdoorgang van de A50 op de Woudhuizermark (richting de Ecofactorij) of op het viaduct in de Woudhuizermark ter hoogte van het gebied Het Woudhuis. Aangenomen wordt dat fietsers met deze bestemming geen gebruik maken van de route langs de Zutphensestraat, maar eerder een andere route kiezen.
- h. Bij de ontwikkeling van de woonwijk Groot Zonnehoeve is voorzien in een reguliere stadslijn. Deze rijdt vanaf de Laan van Erica over de Groene Voorwaarts en via het Krepelsbosch en de geplande aansluiting op de Zutphensestraat, naar de Zutphensestraat om vervolgens weer richting het centrum van de stad te rijden. Deze stadslijn heeft duidelijk een functie voor de bewoners van de wijken Woudhuis en Groot Zonnehoeve. Er wordt onderzocht of de stadslijn ook een halte moet hebben op het transferium. In ieder geval wordt bij een evenement het vervoer van en naar het transferium voor bezoekers geregeld; dit is geen structurele openbaar vervoerverbinding.
- i. De gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld is een onderkend knelpunt op het wegennet van Apeldoorn. Door het intensiever bereiden van het spoorwegennet treden er regelmatig verstoringen op in het verkeersbeeld.
- In het verkeersonderzoek, bijlagenrapport uit het MER 2009, is onderzocht hoe de verkeersstromen in de toekomst zullen lopen van en naar plangebied De Voorwaarts, op het moment dat alle geplande functies zijn gerealiseerd. Deze verkeersstromen zorgen voor een grotere verkeersbelasting. In het verkeersonderzoek is onderbouwd wat hiervan de gevolgen zijn, en er is aangegeven hoe de infrastructuur moet worden aangepast om deze verkeersstromen te kunnen verwerken. Zelfs het aanleggen van een tunnel onder de spoorlijn Apeldoorn - Deventer op de Laan van Osseveld voorkomt niet dat er maatregelen moeten worden getroffen aan de infrastructuur.
- De verwachting is dat de gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld de komende jaren zwaarder belast gaat worden. Daarom is in de *Verkeersvisie 2010 - 2020* de gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld als knelpunt aangemerkt. Een oplossing van dit probleem (realiseren van een tunnel) heeft echter grote financiële gevolgen. De gemeente zet richting de spoorwegbeheerder (Prorail) in op het realiseren

van een ongelijkvloerse spoorwegovergang. Ook zoekt zij bij andere overheden (regio, provincie en rijk) actief samenwerking om de financiering van de ondertunneling mogelijk te maken.

- j. Verwezen wordt naar de beantwoording onder b. Op 18 mei 2011 heeft dit gesprek plaatsgevonden.

8. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. Kantoorbestemming naast de meubelboulevard is een minder logische invulling. Verzocht wordt (mede namens ...) om een pdv-achtige bestemming mogelijk te maken.

Beantwoording

- a. Wij onderschrijven de opvatting dat de bestemming detailhandel – wonen (gelijk aan de meubelboulevard) beter aansluit bij de huidige marktsituatie. Aan het verzoek wordt tegemoet gekomen.

9. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. De verkoop van speelgoed in de nieuw te bouwen winkels wordt ten onrechte toegestaan vanwege onderstaande redenen:
- Volgens de ruimtelijke relevantiefactoren tussen een grootschalig cluster en de winkelcentra met een wijkfunctie: de aard van de artikelen is veelal volumineus wat betreft laden en lossen en meenemen door de klant. Dit geldt echter niet voor zeker 95% van het speelgoed.
 - Naast het volumineuze staat dat er op de Voorwaarts ook minder aandacht voor zaken als sfeer, verblijfskwaliteit, enz. zal zijn, dit vraagt ook een andere branchering, voor winkels die het juist moeten hebben van emotie en sfeer vinden hier geen plek. Speelgoed is juist wel emotie en beleving en hoort hier dus niet thuis.
 - Bij de semi-dagelijkse artikelen hoort ook speelgoed.
 - Ook een speelgoedwinkel is een centrum van ontmoeting en sociale activiteit: afbrokkeling van die winkel betekent daarom afbrokkeling van de leefbaarheid in de wijkcentra.
 - Het BRO onderzoek van oktober 2010: er is distributieve ruimte in meerdere onderzochte branches. In de speelgoedbranche is nog 400m² ruimte, geen 1500m² zoals nu gepland op de Voorwaarts.
 - Onder 4.3.3 Grootschalige Detailhandel worden randvoorwaarden opgesomd, die zijn voor speelgoed niet echt nodig. 80% van de aankopen zijn semi-dagelijks en horen bij het doen van boodschappen.
 - In artikel 7 Gemengd-1 staan de uitzonderingen genoemd:
 - onder 3: een warenhuis, een klassiek warenhuis heeft een aantal peilers waaronder naast huishoudelijke artikelen, luxe artikelen, eventueel mode ook speelgoed;
 - onder 4: detailhandel in hobby, boeken enz. Hiervan is een substantieel deel te vinden in de speelgoedspciaalzaak
 - onder 5: detailhandel in huishoudelijke artikelen enz. deze zijn net als speelgoed ook semi-dagelijks of vallen in de cadeausfeer.

Bovenstaand laat zien dat er tussen de uitgesloten artikelgroepen c.q. winkeltypes veel overeenkomst is met speelgoed in de speelgoedspciaalzaak. Speelgoed zou m.a.w. ook uitgesloten moeten worden.

- b. In het plan wordt aangegeven dat, als er al bestaand winkelaanbod verdwijnt als gevolg van de realisatie van De Voorwaarts, de effecten op de Apeldoornse winkelstructuur als geheel dan zeer beperkt zijn. Specifiek voor "speelgoedland" zal uitbreiding met 1500m² zowel in de Hoofdstraat e.o. als in de wijkcentra nu en voor uitbreidingen in de toekomst gevolgen hebben. Kinderen die nu alleen in hun wijk speelgoed kunnen kopen zullen dan "grootschalig" moeten.

Beantwoording

- a. Het beleid van de gemeente Apeldoorn zet in op een regionaal onderscheidend winkelaanbod. De verschillende onderdelen (Binnenstad, De Voorwaarts) zijn daarbij complementair aan elkaar. Met de voorgestane invulling krijgt De Voorwaarts een verzorgingsfunctie/aantrekkingskracht die verder reikt dan Apeldoorn. Een deel van de consumentenbestedingen zal dus afkomstig zijn van buiten Apeldoorn. De branche Speelgoed speelt een belangrijke rol in het invullen van die aantrekkingskracht. Onderzoek (BRO 2010) laat zien dat het aanbod in de regio achterblijft bij het landelijke gemiddelde. Grootschalige formules ontbreken nog.

Dat het bestemmingsplan voor de speelgoedspecialzaak gevolgen heeft of zal hebben, is allesbehalve zeker. Indien dit wel het geval is, vormt dit geen aanleiding om het bestemmingsplan niet in de huidige vorm vast te stellen. Volgens uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 2 december 2009 is er bij detailhandel die betrekking heeft op niet dagelijkse inkopen slechts sprake van een duurzame ontvruchting van het voorzieningenniveau, indien de inwoners van het verzorgingsgebied niet op een aanvaardbare afstand van hun woonplaats hun geregelde inkopen kunnen doen. Geen doorslaggevende betekenis komt toe aan de vraag of sprake is van overaanbod in het verzorgingsgebied en mogelijke sluiting van bestaande detailhandelsvestigingen. Gelet op de schaalgrootte van Apeldoorn, zal door toevoeging van de winkels, op grond van bestemmingsplan De Voorwaarts, geen sprake zijn duurzame ontvruchting.

- b. Zie hiervoor.
Conclusie is dat wij aan het verzoek om een speelgoedwinkel in de Voorwaarts niet toe te staan, niet tegemoet komen.

10. Inpraakreactie van:

Diverse personen [...]

Inhoud van de reacties

- a. Bovengenoemde woningen bevinden zich op enkele meters van de Zutphensestraat en vallen daarmee binnen de invloed van het verkeerslawaaï, dat naar verwachting zal toenemen. Een duidelijke beschrijving en inschatting van dit lawaai op het woon- en leefklimaat en de dientengevolge te nemen maatregelen wordt gemist.
- b. De gemeente heeft verzuimd om te rekenen met een verdubbelde Zutphensestraat in de autonome situatie. Hierdoor komen de cijfers van het luchtkwaliteitonderzoek in een heel ander daglicht te staan en voldoet dit plan niet aan de Europese regelgeving op dit gebied.
- c. Het is onduidelijk wat er in het Omnisport komt aan detailhandel. Hierdoor kan niet beoordeeld worden of de ingeschatte hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen en de geschatte verkeersstromen op hun juiste waarde zijn geschat. Dit komt de rechtszekerheid en haalbaarheid van het bestemmingsplan niet ten goede.

Aanvullend op bovenstaande heeft inspreker [...] ook de volgende reactie aangeleverd.

- d. De plek van het transferium is verkeerd. De locatie van het transferium introduceert een extra verkeersopstructie. Het transferium moet op een centrale locatie gelegen op de Ecofactorij tussen de A50 en A1 worden aangelegd. Vanuit de centrale parkeerplaats op het bedrijvenpark Ecofactorij gaan er bussen pendelen via de Woudhuizermark naar het Omnisport. Hierdoor komt er geen verkeer vanuit het Omnisport op de Zutphensestraat en is er geen verbreding van de Zutphensestraat nodig.

De huidige situatie op de Zutphensestraat is prima, alleen wat drukker tijdens de ochtend en avondspits. Door "anders werken" te introduceren en met verschoven werktijden kan dit kosteloos worden aangepakt. Verkeerslichten zijn niet nodig (laten doorstroming afnemen), het huidige rotonde systeem werkt. Apeldoorn is een fietsstad en automobilisten moet je ontmoedigen. Door te verbreden nodig je uit tot minder fietsgebruik.

Beantwoording

- a. In het akoestische rapport de Voorwaarts (**Rapport V.2010.0507.00.R002**) dat als bijlage bij het voorontwerp is gevoegd, is de geluidsbelasting voor en na de reconstructie van de Zutphensestraat berekend. De combinatie van een grotere afstand tot de weg, de toepassing van stil asfalt en een klein geluidsscherm aan de noordzijde van de weg leidt er toe dat de geluidsbelasting na reconstructie, ondanks een verkeerstoename, per saldo afneemt.
- b. In het rapport over de luchtkwaliteit dat bij het voorontwerp is gevoegd, zijn de rekenresultaten opgenomen van de autonome situatie zónder verdubbeling. Dit omdat er t.a.v. de ontwikkelingen in De Voorwaarts en de nieuwbouwwijk Groot Zonnehoeve nog geen besluit is genomen. Daarnaast zijn rekenresultaten opgenomen van de situatie met ontwikkelingen op de Voorwaarts c.a. mét een verdubbeling. De rekenresultaten tonen aan dat in beide situaties wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De Europese regelgeving over luchtkwaliteit is in de Wet milieubeheer opgenomen, hier wordt ook aan voldaan..
- c. In het bestemmingsplan worden verschillende functies mogelijk gemaakt. Om een uitspraak te kunnen doen over de parkeerbehoefte of verkeersproductie van deze functies wordt gewerkt met normgetallen (parkeernormen). Deze normgetallen zijn tot stand gekomen op basis van ervaringen. De gemeente Apeldoorn in haar parkeerbeleid voor een groot aantal functies parkeernormen vastgesteld. Daarnaast zijn er landelijke richtlijnen over parkeernormering bij verschillende functies (publicatienr. 182, 'Basis voor parkeernormering'). Met behulp van deze normgetallen is het mogelijk om een parkeerbehoefte en de verkeersproductie te berekenen. Ondanks dat nu nog niet duidelijk is wat het programma in De Voorwaarts is, kan op basis van de bestemming en de normgetallen toch de parkeerbehoefte en verkeersproductie bepaald worden.
- d. De locatie van het Transferium is op basis van verschillende factoren bepaald. Gezocht is naar een locatie waar de verkeersstromen goed 'opgevangen' kunnen worden, en waar voldoende capaciteit is om 900 parkeerplaatsen te realiseren. Daarnaast is uit onderzoek gebleken dat het wenselijk is om een combinatie te maken met een carpoolplaats. De locatie van het transferium is door de ligging in de oksel van de A50, aan één van de belangrijkste uitvalswegen van Apeldoorn, de Zutphensestraat, een locatie waar bezoekers van het Omnisportcentrum uit alle richtingen passeren. Een locatie op de Ecofactorij ligt voor bezoekers van het Omnisportcentrum uit de richting. Daarnaast is er behoefte aan een carpoolplaats op deze locatie. In het verleden werd gebruik gemaakt van het viaduct door carpoolers. Sinds de herinrichting van de op-/afritten van de A50 is deze mogelijkheid niet meer aanwezig. De nieuwe locatie voor de carpoolplaats is tevens goed bereikbaar per fiets.

11. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. De toelichting in het voorontwerp is niet up-to-date. De voorstadshaltes zijn bijvoorbeeld al een aantal jaren gerealiseerd. De angst bestaat dat de overige informatie in het bestemmingsplan van dezelfde kwaliteit is en niet de huidige stand van zaken weer geeft. Verzocht wordt een nieuw voorontwerp bestemmingsplan te maken.
- b. De noodzaak voor verbreding van de Zutphensestraat is onvoldoende aangetoond. De belangrijkste reden om de Zutphensestraat te verbreden is de toename van verkeer door de evenementen in Omnisport. Tot op heden heeft dit tijdens evenementen nog niet geleid tot waarneembaar extra verkeer. Tevens zal het transferium ertoe leiden dat er minder verkeer over de Zutphensestraat komt.
De voorkeur gaat uit naar de ondertunneling van de Laan van Osseveld, zoals ook genoemd in het ontwerp. Er moet een objectieve meting worden gedaan om vast te stellen wanneer er eigenlijk sprake is van druk verkeer. Ondertunneling van de Laan van Osseveld wordt verzocht mee te nemen in het plan.
- c. Het verkeerslawaaï zal toenemen en de woningen zullen op kosten van de gemeente moeten worden aangepast. Hierover is niets terug te vinden in het ontwerp.
- d. De luchtkwaliteit zal afnemen, hier worden geen maatregelen voor teruggevonden.
- e. De aansluiting vanuit Groot Zonnehoeve ter hoogte van de Kasteellaan is onnodig. De aansluiting kan ook gerealiseerd worden op de weg naar het transferium. Ook is het verstandig deze weg door te trekken naar de nieuwe wijk Zonnehoeve. Verzocht wordt het ontwerp hierop aan te passen.
- f. Er staat niets in het plan over de vergoeding die wordt verkregen door de waardevermindering van de woningen als gevolg van het aanleggen van de snelweg.
- g. Verzocht wordt het plan aan te passen waar staat dat er overleg is geweest met wijkraad en bewoners. De wijkraad heeft geen persoonlijk overleg gevoerd met de bewoners. Een uitnodiging in de krant voor een avond is niet gezien. Ook heeft de gemeente geen overleg gehad met de bewoners, zelfs niet met de bewoners die een bezwaarschrift hebben ingediend bij de Raad van State. Verzocht wordt alsnog overleg te hebben met de betrokken bewoners.
- h. Verzocht wordt om nogmaals na te denken over het nut en noodzaak. Eerste prioriteit moet de ondertunneling van de Laan van Osseveld zijn, daarna vaststellen of de verbreding noodzakelijk is. In dit verband wordt gevraagd of de ondertunneling van de Laan van Osseveld expliciet is onderzocht en waar ligt dit vast.
- i. Positief is dat er een buslijn komt. Onduidelijk is waar de bushaltes komen en met welke frequentie de bus gaat rijden. Dit graag toevoegen aan het ontwerp.
- j. Verzocht wordt om informatie te verstrekken over de gevraagde aanpassingen. De persoonsgegevens mogen op niet worden verstrekt aan de pers of op andere wijze openbaar gemaakt worden.
- k. Verzocht wordt om zich uit te spreken over een gefaseerde uitvoering van het plan en dan specifiek of de verbreding van de Zutphensestraat niet doorgaat indien de grootschalige winkels zich niet vestigen.

Beantwoording

- a. In de toelichting is foutief opgenomen dat de voorstadshaltes De Maten en Apeldoorn-Osseveld nog niet zijn gerealiseerd. Deze haltes zijn wel al gerealiseerd, dit zal worden aangepast in de tekst. Voor het overige is de tekst van de toelichting correct en accuraat weergegeven.
- b. Het bestemmingsplan voorziet in een aantal nieuwe functies, die worden toegevoegd aan de bestaande functies. Dat betekent dat er naast bezoekers van het Omnisportcentrum, extra bezoekers naar het gebied gaan rijden, vooral naar de

grootschalige detailhandel. Deze nieuwe functies veroorzaken tevens een meer structurele verkeersbelasting, in tegenstelling tot het Omnisportcentrum dat een piekbelasting genereert. De capaciteit van de huidige infrastructuur is niet toereikend om deze toename van het verkeer op te vangen. De toename van het verkeer als gevolg van het toevoegen van functies in het gebied, en de gevolgen daarvan op de infrastructuur zijn beschreven in het bijlagenrapport uit het MER 2009 van het bestemmingsplan. Conclusie daarbij is dat om het verkeer goed te kunnen verwerken in de toekomst de capaciteit van de omliggende infrastructuur moet worden uitgebreid.

De gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld is een onderkend knelpunt op het wegennet van Apeldoorn. Door het intensiever bereiden van het spoorwegennet treden er regelmatig verstoringen op in het verkeersbeeld.

In het verkeersonderzoek, ogenomen in het bijlagenrapport uit het MER 2009, is onderzocht hoe de verkeersstromen in de toekomst zullen lopen van en naar plangebied De Voorwaarts, op het moment dat alle geplande functies zijn gerealiseerd. Deze verkeersstromen zorgen voor een grotere verkeersbelasting. In het verkeersonderzoek is onderbouwd wat hiervan de gevolgen zijn, en er is aangegeven hoe de infrastructuur moet worden aangepast om deze verkeersstromen te kunnen verwerken. Zelfs het aanleggen van een tunnel onder de spoorlijn Apeldoorn - Deventer op de Laan van Osseveld voorkomt niet dat er maatregelen moeten worden getroffen aan de infrastructuur.

De verwachting is dat de gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld de komende jaren zwaarder belast gaat worden. Daarom is in de *Verkeersvisie 2010 - 2020* de gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld als knelpunt aangemerkt. Een oplossing van dit probleem (realiseren van een tunnel) heeft echter grote financiële gevolgen. De gemeente zet richting de spoorwegbeheerder (Prorail) in op het realiseren van een ongelijkvloerse spoorwegovergang. Ook zoekt zij bij andere overheden (regio, provincie en rijk) actief samenwerking om de financiering van de ondertunneling mogelijk te maken.

- c. In het akoestische rapport de Voorwaarts (**Rapport V.2010.0507.00.R002**) dat als bijlage bij het voorontwerp is gevoegd, is de geluidsbelasting voor en na de reconstructie van de Zutphensestraat aangegeven. De combinatie van een grotere afstand tot de weg, de toepassing van stil asfalt en een klein geluidsscherm aan de noordzijde van de weg leidt er toe dat de geluidsbelasting bij reconstructie, ondanks verkeerstoename, per saldo afneemt.
- d. In het rapport over luchtkwaliteit dat bij het voorontwerp is gevoegd, is de luchtkwaliteit voor en na de reconstructie van de Zutphensestraat berekend. Door de combinatie van een grotere afstand van het beoordelingspunt tot de weg, een betere doorstroming door een hogere wegcapaciteit en door het effect van een klein geluidsscherm aan de noordzijde van de weg, nemen de concentraties bij reconstructie, ondanks een verkeerstoename, per saldo af.
- e. De uitgangspunten voor de ontsluiting van de woonwijk Groot Zonnehoeve worden niet in dit bestemmingsplan geregeld. Hiervoor wordt een apart bestemmingsplan opgesteld (bestemmingsplan Groot Zonnehoeve welke sinds 26 mei 2011 gedurende 6 weken ter visie is gelegd). Hier volgt een toelichting op de gekozen ontsluitingsstructuur voor Groot Zonnehoeve.

Met de gekozen ontsluitingsstructuur wordt een woonwijk nagestreefd waarbij een rustig woonklimaat wordt gerealiseerd. Dit enerzijds ter bescherming van de kwetsbare groep bewoners van het gebied (cliënten van 's Heeren Loo), anderzijds om een prettige en verkeersluwe woonomgeving te bieden voor de bewoners van Groot Zonnehoeve. Dit wordt gerealiseerd door het doorgaande verkeer te ontmoedigen. Om dit te realiseren wordt de woonwijk naar verschillende kanten ontsloten, zonder dat hiertussen doorgaande verbindingen voor autoverkeer mogelijk zijn. Dit resulteert onder andere in 2

aansluitingen naar de Zutphensestraat waar een gedeelte van de wijk (maximaal 300 woningen) op wordt ontsloten. Daarmee wordt het instellingsterrein van 's Heeren Loo autoluw gemaakt. Het grootste gedeelte van de wijk wordt richting de Laan van Erica ontsloten.

Gebleken is dat de verkeersafwikkeling via een ontsluiting naar de Zutphensestraat op een goede manier kan worden afgewikkeld, waarbij dit niet ten koste gaat van de afwikkelcapaciteit van het kruispunt op de Zutphensestraat.

Een alternatieve ontsluiting voor een deel van de wijk Groot Zonnehoeve, bijvoorbeeld naar de nieuwe ontsluitingsweg die voor het transferium wordt gemaakt levert volgens de gemeente om de volgende redenen geen verbeteringen op:

- Verkeersregeltechnisch levert het op de Zutphensestraat geen voordeel op om de ontsluiting van een deel van Groot Zonnehoeve te verplaatsen naar het kruispunt dat bij het transferium wordt gemaakt. Enerzijds kan de nieuwe aansluiting ter hoogte van de Kasteellaan goed worden geregeld door de verkeerslichten. Anderzijds zou hiermee het punt waar de verkeersstromen kruisen dichterbij het kruispunt met de op- afrit van de snelweg komen te liggen.
Ten tijden van het vullen van het transferium zou alle verkeer naar het transferium en naar Groot Zonnehoeve gebruik moeten maken van dezelfde afslagstrook.
Op het moment dat een deel van de woningen in Groot Zonnehoeve worden aangesloten op de nieuwe weg die ook het transferium ontsluit, ontstaat voor het autoverkeer tevens de mogelijkheid om door te rijden richting De Maten. Dat levert naar verwachting veel doorgaand verkeer op, dat strijdig is aan de doelstelling om een verkeersluwe woonomgeving te realiseren.
 - De stedenbouwkundige opzet van de woonwijk Groot Zonnehoeve, welke wordt vastgelegd in het bestemmingsplan Groot Zonnehoeve, is mede naar aanleiding van inspraak tot stand gekomen. Hierin is voorzien dat een deel van de wijk ontsluit naar het kruispunt ter hoogte van de Kasteellaan.
 - De gemeente heeft geen grondpositie om een ontsluiting mogelijk te maken vanaf de Groene voorwaarts naar de ontsluitingsweg van het transferium;
- f. De gemeente heeft een verordening vastgesteld. Hierin staat de procedure beschreven die in acht wordt genomen bij de behandeling van planschadeverzoeken. Een verzoek wordt in behandeling genomen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden of zodra er een juridische titel aanwezig is voor bouw van gebouwen/ bouwwerken of de aanleg van werken.
- g. Op 18 mei 2011 heeft een overleg plaatsgevonden.
- h. De gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld is een onderkend knelpunt op het wegennet van Apeldoorn. Door het intensiever bereiden van het spoorwegennet treden er regelmatig verstoringen op in het verkeersbeeld.

In het verkeersonderzoek, bijlagenrapport uit het MER 2009, is onderzocht hoe de verkeersstromen in de toekomst zullen lopen van en naar plangebied De Voorwaarts, op het moment dat alle geplande functies zijn gerealiseerd. Deze verkeersstromen zorgen voor een grotere verkeersbelasting. In het verkeersonderzoek is onderbouwd wat hiervan de gevolgen zijn, en er is aangegeven hoe de infrastructuur moet worden aangepast om deze verkeersstromen te kunnen verwerken. Zelfs het aanleggen van een tunnel onder de spoorlijn Apeldoorn - Deventer op de Laan van Osseveld voorkomt niet dat er maatregelen moeten worden getroffen aan de infrastructuur.

De verwachting is dat de gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld de komende jaren zwaarder belast gaat worden. Daarom is in de *Verkeersvisie 2010 - 2020* de gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Osseveld als knelpunt aangemerkt. Een oplossing van dit probleem (realiseren van een tunnel) heeft echter grote financiële gevolgen. De gemeente zet richting de spoorwegbeheerder (Prorail) in op het realiseren

van een ongelijkvloerse spoorwegovergang. Ook zoekt zij bij andere overheden (regio, provincie en rijk) actief samenwerking om de financiering van de ondertunneling mogelijk te maken.

- i. De bushaltes langs de Zutphensestraat zijn verwerkt in het ontwerp. Daarnaast zal in de wijk Groot Zonnehoeve de voorstadhalte worden aangedaan evenals de zorginstelling 's Heeren Loo. Deze bushaltes worden in de plannen voor de openbare ruimte binnen de woonwijk Groot Zonnehoeve verder uitgewerkt, en zijn geen onderdeel van dit bestemmingsplan.
- j. De inspraaknota wordt in het digitale bestemmingsplan geanonimiseerd, de behandeling in de politieke markt en de gemeenteraad gebeurt niet anoniem.
- k. Het bestemmingsplan De Voorwaarts voorziet in een samenhangende planologische regeling. Voor de uitvoering van het bestemmingsplan zijn financiële middelen beschikbaar. Te zijner tijd zal (zodra er een juridische titel is) een separaat besluit worden genomen over de feitelijke uitvoering van de verdubbeling van de Zutphensestraat.

12. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. De normen van de luchtkwaliteit worden niet gehaald, door toevoeging van Omnisport en verdubbeling Zutphensestraat wordt de norm luchtkwaliteit verder overschreden.
- b. Het plaatsen van nog meer verkeerslichten in plaats van rotondes draagt niet bij aan een betere doorstroming vanuit de wijk en het geeft meer overlast van stoppend en optrekkend verkeer.
- c. Volgens de MER zouden er sportgerelateerde winkels komen bij het Omnisportcentrum. Niet-sportgerelateerde winkels of activiteiten hebben een ander verkeersaanbod en andere parkeerbehoeften. Hoe valide is de MER nu nog?
- d. Onderhoud van het meest geluidsarme asfalt moet voor een langere tijd worden gegarandeerd.
- e. Garantie op snelheid van 50 kilometer of minder over de gehele 24 uur op de Zutphensestraat en ook doorlopende handhaving daarvan is niet vastgelegd.
- f. Lichtreclame aan de kant van de weg moet worden tegengegaan als gezichtsvervuiling.
- g. Het aangeven van subsidies en aanpassen van woningen en tuinen vanwege het gevolg van het overschrijden van de gestelde normen ontbreekt.

Beantwoording

- a. In het rapport over de luchtkwaliteit dat bij het voorontwerp is gevoegd, zijn de rekenresultaten opgenomen van de autonome situatie zónder verdubbeling en van de situatie met ontwikkelingen op de Voorwaarts c.a. mét verdubbeling. Met het onderzoek is aangetoond dat in beide situaties aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan.
- b. Onderzocht is op welke wijze het verkeer in de toekomst goed kan worden afgewikkeld, zie het bijlagenrapport uit het MER 2009. Uitgangspunt hierbij is dat de nieuwe functies in het plangebied De voorwaarts zijn gerealiseerd.

Voor de verschillende kruispunten is onderzocht hoe de huidige kruispuntvorm (rotondes) de voorspelde verkeersstromen zouden verwerken. Een maat hiervoor is de belastinggraad van een kruispunt: de verhouding tussen de maximaal te verwerken verkeersstromen en de voorspelde verkeersstromen. Vervolgens is onderzocht welke kruispuntvorm noodzakelijk is om de voorspelde hoeveelheid verkeer te kunnen verwerken. Conclusie daarvan is dat de kruispunten in de huidige rotonde vorm zwaar overbelast raken in de toekomst. De belastinggraad van de kruispunten waarbij extra opstelstroken worden aangelegd (dubbele stroken voor rechtdoor, en aparte afslagstroken) daalt zodanig dat het verkeer goed afgewikkeld kan worden. Hierbij is

rekening gehouden met het verkeer van en naar Woudhuis, evenals de hoeveelheid verkeer dat in de toekomst uit de wijk Groot Zonnehoeve afkomstig is.

Op het moment dat de capaciteitsuitbreidingen niet worden gerealiseerd, wordt de doorstroming van het verkeer in de toekomst ernstig belemmerd. Dat heeft negatieve effecten op de luchtkwaliteit. Door de aangedragen maatregelen (capaciteitsuitbreidingen) wordt wel een goede doorstroming bereikt. Per saldo wordt hierdoor, ondanks een verkeerstoename de luchtkwaliteit verbeterd.

- c. In het bestemmingsplan worden verschillende functies mogelijk gemaakt. Om een uitspraak te kunnen doen over de parkeerbehoefte of verkeersproductie van deze functies wordt gewerkt met normgetallen (parkeernormen). Deze normgetallen zijn tot stand gekomen op basis van ervaringen. De gemeente Apeldoorn in haar parkeerbeleid voor een groot aantal functies parkeernormen vastgesteld. Daarnaast zijn er landelijke richtlijnen over parkeernormering bij verschillende functies (publicatienr. 182, 'Basis voor parkernormering'). Deze normen maken geen onderscheid tussen sport en niet sport gerelateerde winkels, maar zal alomvattend voor grootschalige detailhandel. Met behulp van deze normgetallen is het mogelijk om een parkeerbehoefte en de verkeersproductie te berekenen. Ondanks dat nu nog niet duidelijk is wat het programma in De Voorwaarts is, kan op basis van de bestemming en de normgetallen toch de parkeerbehoefte en verkeersproductie bepaald worden.
- d. Onderhoud van het asfalt wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. Middels het onderhoudsprogramma van de gemeente wordt het onderhoud aan de wegen geregeld en uitgevoerd.
- e. De maximumsnelheid (50 km/h) is vastgelegd voor de Zutphensestraat. Met de politie vindt overleg plaats waar de handhavingcapaciteit wordt ingezet. Prioriteiten worden bepaald op basis van verschillende factoren zoals objectieve (on)veiligheidsgegevens maar ook klachten van bewoners spelen hierbij een rol.
- f. Met lichtreclame zal terughoudend worden omgegaan Enerzijds moet dit goed in het ontwerp van de Zutphensestraat passen, anderzijds om lichtverontreiniging naar de omgeving te voorkomen.
- g. In het akoestische rapport de Voorwaarts (Rapport V.2010.0507.00.R002) dat als bijlage bij het voorontwerp bestemmingsplan is gevoegd, is de geluidsbelasting voor en na de reconstructie van de Zutphensestraat aangegeven. De combinatie van een grotere afstand tot de weg, de toepassing van stil asfalt en een klein geluidsscherm aan de noordzijde van de weg leiden er toe dat de geluidsbelasting na de reconstructie, ondanks verkeerstoename, per saldo afneemt. Hetzelfde geldt voor de luchtkwaliteit.

13. Inpraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. De woning bevindt zich op enkele meters van de Zutphensestraat en valt daarmee binnen de invloed van het verkeerslawaai, dat naar verwachting fors zal toenemen. Een duidelijke beschrijving en inschatting van dit lawaai op het woon- en leefklimaat en de dientengevolge te nemen maatregelen wordt gemist.
- b. De gemeente heeft verzuimd om te rekenen met een verdubbelde Zutphensestraat in de autonome situatie. Hierdoor komen de cijfers van het luchtkwaliteitonderzoek in een heel ander daglicht te staan en voldoet dit plan niet aan de Europese regelgeving op dit gebied.
- c. Het is onduidelijk wat er in het Omnisport komt aan detailhandel. Hierdoor kan niet beoordeeld worden of de ingeschatte hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen en de geschatte verkeersstromen op hun juiste waarde zijn geschat. Dit komt de rechtszekerheid en haalbaarheid van het bestemmingsplan niet ten goede.

- d. Ernstige twijfel is er bij de voorgestelde verkeersregelininstallatie gezien er geen verkeersbewegingen zijn genoemd in het voorstel op de kruising Kasteellaan-Zutphensestraat. Tevens zal de lichtopbrengst van deze verkeersregelininstallatie het woongenot van aanwonenden in de avond- en nachturen schaden.

Beantwoording

- a. In het akoestische rapport de Voorwaarts (Rapport V.2010.0507.00.R002) dat als bijlage bij het voorontwerp bestemmingsplan is gevoegd, is de geluidsbelasting voor en na de reconstructie van de Zutphensestraat aangegeven. De combinatie van een grotere afstand tot de weg, de toepassing van stil asfalt en een klein geluidsscherm aan de noordzijde van de weg leiden er toe dat de geluidsbelasting na de reconstructie, ondanks verkeerstoename, per saldo afneemt.
- b. In het rapport over de luchtkwaliteit dat bij het voorontwerp is gevoegd, zijn de rekenresultaten opgenomen van de autonome situatie zónder verdubbeling. Dit omdat er t.a.v. de ontwikkelingen in De Voorwaarts en de nieuwbouwwijk Groot Zonnehoeve nog geen besluit is genomen. Daarnaast zijn rekenresultaten opgenomen van de situatie met ontwikkelingen op de Voorwaarts c.a. mét een verdubbeling. De rekenresultaten tonen aan dat in beide situaties wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De Europese regelgeving over luchtkwaliteit is in de Wet milieubeheer opgenomen, hier wordt ook aan voldaan.
- c. In het bestemmingsplan worden verschillende functies mogelijk gemaakt. Om een uitspraak te kunnen doen over de parkeerbehoefte of verkeersproductie van deze functies wordt gewerkt met normgetallen (parkeernormen). Deze normgetallen zijn tot stand gekomen op basis van ervaringen. De gemeente Apeldoorn in haar parkeerbeleid voor een groot aantal functies parkeernormen vastgesteld. Daarnaast zijn er landelijke richtlijnen over parkeernormering bij verschillende functies (publicatienr. 182, 'Basis voor parkernormering'). Met behulp van deze normgetallen is het mogelijk om een parkeerbehoefte en de verkeersproductie te berekenen. Ondanks dat nu nog niet duidelijk is wat het programma in De Voorwaarts is, kan op basis van de bestemming en de normgetallen toch de parkeerbehoefte en verkeersproductie bepaald worden.
- d. De verkeersafwikkeling is op de verschillende kruispunten onderzocht voor de toekomstige situatie waarbij de nieuwe functies in het plangebied De voorwaarts zijn gerealiseerd. Dit geldt ook voor het kruispunt Kasteellaan/ Zutphensestraat. Onderzocht is hoe de huidige kruispuntvorm (rotondes) de voorspelde verkeersstromen zouden verwerken. Een maat hiervoor is de belastinggraad van een kruispunt: de verhouding tussen de maximaal te verwerken verkeersstromen en de voorspelde verkeersstromen. Vervolgens is onderzocht welke kruispuntvorm noodzakelijk is om de voorspelde hoeveelheid verkeer te kunnen verwerken. Conclusie daarvan is dat de kruispunten in de huidige rotonde vorm zwaar overbelast raken in de toekomst. De belastinggraad van de kruispunten waarbij extra opstelstroken worden aangelegd (dubbele stroken voor rechtdoor, en aparte afslagstroken) daalt zodanig dat het verkeer afgewikkeld kan worden. Hierbij is rekening gehouden met het verkeer van en naar Woudhuis, evenals de hoeveelheid verkeer dat in de toekomst uit de wijk Groot Zonnehoeve afkomstig is. Voor wat betreft de lichtopbrengst wordt aangegeven dat door middel van dimmen en richten van de lichten de overlast zoveel mogelijk beperkt wordt.

14. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. Het uitgangspunt van de uitbreiding van het winkelaanbod in Apeldoorn is steeds geweest om allereerst de binnenstad te versterken om vervolgens in de periferie (De Voorwaarts en aan de Europaweg) extra trekkracht vanuit de regio naar Apeldoorn te

creëren. Deze volgorde is van wezenlijk belang omdat vertrek van consumenten uit de binnenstad bijna niet meer door te late ingrepen achteraf nog gecorrigeerd kan worden. Ernstige zorgen wordt gemaakt over de volgorde van de uitbreiding van het winkelaanbod. Te meer omdat door de huidige economische situatie er door retailers, en voornamelijk ketens, steeds meer afwegingen worden gemaakt waar zij de investeringen in nieuwe winkels laten landen.

Er moet voldoende garantie zijn dat er voorafgaand aan De Voorwaarts (of tenminste gelijktijdig) in de binnenstad met de uitbreiding van het winkelaanbod wordt begonnen. CBB Vastgoed en Elizen Groep hebben besloten om hun krachten te bundelen. Op dit moment is CBB is afrondend overleg met de genoemde ontwikkelaars om de plannen om te zetten in realisatiecontracten, waarin garanties van de uitbreiding van de binnenstad worden vastgelegd. Verzocht wordt om de behandeling van de bestemmingsplanwijziging op De Voorwaarts 1 tot 2 maanden uit te stellen. Binnen die periode wordt verwacht e.e.a. voor de binnenstad met alle partijen goed vast te kunnen leggen.

Beantwoording

- a. Op pagina 16 van de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan wordt benadrukt dat in het BRO-onderzoek uit oktober 2010 staat dat perifere winkels voornamelijk doelgericht worden bezocht, waarbij de bereikbaarheid een kernbegrip is en waar gemak en efficiëntie voorop staan. Dit in tegenstelling tot recreatief winkelen, waarbij aspecten als verblijven, beleven, kijken en vergelijken heel belangrijk zijn. Dit laatste gebeurt in de binnenstad. Er zijn dus verschillen in koopgedrag tussen beide vormen van winkelen. In de toelichting wordt voorts op de pagina's 16 en 17 uiteengezet dat het beleidsmatig gezien van belang is dat het recreatieve winkelen vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit in het winkelcentrum van Apeldoorn geconcentreerd blijft en wordt versterkt. Daarom is het onderscheid recreatief en doelgericht winkelen ruimtelijk relevant en wordt in het bestemmingsplan een aantal branches uitgesloten. Niet vanwege het reguleren van de concurrentieverhoudingen, maar om te voorkomen dat zich winkels kunnen gaan vestigen die beleidsmatig gezien in het centrum thuishoren. Ten overvloede wordt opgemerkt dat een juridisch bindende volgorde van ontwikkeling nimmer is beoogd. Wij delen de mening dat de ontwikkeling van zowel de binnenstad als De Voorwaarts zorgvuldige afstemming vereist.

15. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. Het voorontwerpbestemmingsplan De Voorwaarts is verruimd ten opzichte van het huidige geldende bestemmingsplan. Dit wordt als positief beschouwd.
- b. In artikel 6 van het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat horeca in de categorieën 1 en 2 zijn toegestaan met dien verstande dat de totale bruto vloeroppervlakte maximaal 150m² bedraagt. Vanwege de toekomstplannen op deze locatie wordt verzocht om deze mogelijkheid ruimer in het bestemmingsplan terug te zien zodat ook horeca categorie 1 en 2 tot een maximaal bruto vloeroppervlakte van 1200m² mogelijk is.
- c. Verzocht wordt om de bestemming (kantoren) van de kavel die naast Het Rietveld ligt te wijzigen en een optie te verlenen om hier een bouwmarkt te realiseren.
- d. Verzocht wordt om al dan niet door middel van een afwijking de vestiging van discountdetail mogelijk te maken op de eigen locatie.
- e. Afgesproken is dat in het bestemmingsplan zou worden opgenomen dat een minimale maat van 1500m² voor de nieuw te ontwikkelen units (als omvang van de te vestigen GDV-vestigingen) op de locatie van De Voorwaarts zou worden opgenomen. De locatie van de woonboulevard/Rietveld heeft geen beperking van unit grootte. Verzocht wordt om dit alsnog op te nemen.

Beantwoording

- a. Hiervan wordt kennisgenomen.
- b. Horeca voorzieningen in zowel De Voorwaarts als op de meubelboulevard zijn ondersteunend aan de winkelvoorzieningen. Toevoeging van grootschalige horecaformules op de meubelboulevard sluit hierop niet aan. De huidige maatvoering voor ondersteunende horeca is beperkt.
- c. De gemeente deelt de opvatting om de bestemming te verruimen naar detailhandel - wonen. Zie verder de beantwoording onder 8a.
- d. Een verruiming van de bestemming naar discount-retail past niet binnen het gemeentelijke detailhandelsbeleid.
- e. Hier is wellicht sprake van een misverstand. Voor de meubelboulevard geldt geen minimale oppervlaktemaat. Er is ook geen aanleiding om een dergelijke beperking voor de meubelboulevard op te nemen.

16. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. De binnenstad op 1
Uit diverse onderzoeken komt naar voren dat de binnenstad eerst op orde dient te zijn, gevolgd door het versterken van een thematische periferie op één locatie. Op deze perifere locatie moet aanbod dat in de binnenstad fysiek inpasbaar is en daar functioneel thuishoort niet gerealiseerd worden. Onlangs is het regieplan Binnenstad vastgesteld wat de binnenstad van Apeldoorn een basis geeft voor de nodige kwaliteitsimpuls. De concrete uitvoering hiervan laat nog op zich wachten, eerst moet een bestemmingsplan worden herzien. Dit duurt veel te lang, zeker nu voor De Voorwaarts een bestemmingsplan ter inzage ligt. De binnenstad heeft geen enkele garantie dat er binnen afzienbare tijd eenzelfde procedure gestart gaat worden.
- b. Toevoeging m²
Het plan De Voorwaarts ging eerst uit van 12.000m² gevolgd door een uitbreiding van 8000m². Nu voorziet het plan in 27.300m² en een extra optie van 10.000m². Kijkend naar de ontwikkelingen in de binnenstad (20.000m) en overige uitbreidingen in de wijken gaat het totaal om een aanzienlijke toevoeging van ruim 50.000m²

winkelvloeroppervlak. Is deze toevoeging gezien het huidige tijdsbeeld nog opportuun? Hoe wordt voorkomen dat over 5 a 6 jaar hetzelfde probleem is als nu met de kantorenmarkt?

c. Branchering

Er is altijd gesproken over het thema "in en om het huis", een clustering van branches die elkaar versterken. De juridische vertaling hiervan in het bestemmingsplan is lastig. Daarom is er gesproken over een brancheadviescommissie die initiatieven toetst op relevantie. In het huidige bestemmingsplan is afgestapt van genoemd thema en worden slechts branches genoemd die niet zijn toegestaan. Hierdoor zijn ook typische "binnenstadbranches" mogelijk. Hierdoor heeft De Voorwaarts een andere positie gekregen t.o.v. de binnenstad. Waarom is afgestapt van het thema "in en om het huis".

d. Bestemmingsomschrijving artikel 7

In artikel 7.1.b is omschreven welke branchering is toegestaan. Artikel 7.4.1 geeft het college de bevoegdheid daarvan af te wijken. De voorwaarden waaronder (artikel 7.4.2) geeft onvoldoende rechtszekerheid. Zo kan detailhandel dit niet past in de binnenstad zich vestigen op De Voorwaarts, indien het college daarmee instemt. De branchering is daarbij van ondergeschikt belang. Gevraagd wordt deze bepaling aan te scherpen.

e. Wro zone wijzigingsgebied (artikel 21)

Artikel 21 geeft het College de bevoegdheid om 10.000m² grootschalige detailhandel en leisure toe te voegen. Onder dat laatste valt o.a. bioscoop, casino e.d. Functies die thuishoren in de binnenstad en behouden moeten worden voor de binnenstad. Voor de grootschalige detailhandelsfuncties moet de aanvrager middels een DPO aantonen dat er geen aantasting is van de detailhandelsstructuur. Voor leisure is een dergelijke verplichting niet opgenomen. Welke procedure wordt er voor leisure gehanteerd?

Beantwoording

a. Op pagina 16 van de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan wordt benadrukt dat in het BRO-onderzoek uit oktober 2010 staat dat perifere winkels voornamelijk doelgericht worden bezocht, waarbij de bereikbaarheid een kernbegrip is en waar gemak en efficiëntie voorop staan. Dit in tegenstelling tot recreatief winkelen, waarbij aspecten als verblijven, beleven, kijken en vergelijken heel belangrijk zijn. Dit laatste gebeurt in de binnenstad. Er zijn dus verschillen in koopgedrag tussen beide vormen van winkelen. In de toelichting wordt voorts op de pagina's 16 en 17 gesteld dat het beleidsmatig gezien van belang is dat het recreatieve winkelen vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit in het winkelcentrum van Apeldoorn geconcentreerd blijft en wordt versterkt. Daarom is het onderscheid recreatief en doelgericht winkelen ruimtelijk relevant en wordt in het bestemmingsplan een aantal branches uitgesloten. Niet vanwege het reguleren van de concurrentieverhoudingen, maar om te voorkomen dat zich winkels kunnen gaan vestigen die beleidsmatig gezien in het centrum thuishoren. Gelet op het voorgaande kan De Voorwaarts daarom ook eerder gerealiseerd worden. Dit gaat namelijk niet ten koste van de binnenstad. Overigens is een juridisch bindende volgorde van ontwikkeling nimmer beoogd.

b. Op pagina 16 van de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan wordt opgemerkt dat de ambitie van Apeldoorn is om als grotere regiogemeente een perifeer winkelgebied te ontwikkelen met een regionale uitstraling. In dit kader wordt verwezen naar de notitie "Perifere en grootschalige detailhandel gemeente Apeldoorn Herijking van beleid". Het gaat dan om winkels die vooral door hun schaal/omvang een groot verzorgingsbereik hebben en die veelal doelgericht bezocht worden (GDV). Eén van de randvoorwaarden die genoemd worden, is een omvang van minimaal 20.000 m² winkelvloeroppervlakte. Daarom wordt in de toelichting opgemerkt dat 12.000 m² brutovloeroppervlakte op zichzelf levensvatbaar is, maar te gering om een echt regionaal GDV-cluster te zijn. Vandaar dat het ambitieniveau van de gemeente is bijgesteld en besloten is om in te

zetten op een stevige cluster van grootschalige winkels met een minimale oppervlakte van 20.000 m² winkelvloeroppervlakte. De vergelijking met de kantorenmarkt gaat niet op. Verwezen wordt naar het door BRO uitgevoerde onderzoek.

- c. Goederen voor "in- en om het huis" zijn bijvoorbeeld meubels, doe-het-zelf artikelen, woninginrichting, fietsen en spullen voor de tuin. De gemeente heeft hier nog steeds oog voor. Op pagina 15 van de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan wordt opgemerkt dat Apeldoorn als grotere regiogemeente de ambitie heeft om op winkelgebied iets bijzonders te bieden, met een regionale uitstraling. Het betreft winkels die door hun schaal/omvang een groot verzorgingsbereik hebben en die vooral doelgericht bezocht worden. Qua branchering sluit dit aan op "in- en om het huis", met een regionale aantrekkingskracht en een kwaliteit die gemiddeld tot hoog is (regionale ambitie).
- d. De voorwaarden uit artikel 7.5.2 van het bestemmingsplan bieden rechtszekerheid. In de inspraakreactie wordt slechts één voorwaarde eruit gelicht. De voorwaarden gelden evenwel cumulatief. Aanscherping van de bepaling is dus niet nodig; in combinatie met de ondergrens voor de omvang van de gdv-winkels in de Voorwaarts is sprake van voldoende sturingsmogelijkheid.
- e. Wij delen de mening dat een bioscoop, theater en casino functies zijn die in de binnenstad thuishoren. De regeling wordt hierop aangepast

17. Inspraakreactie van [...]

Inhoud van de reactie

- a. Intratuin zit qua verkoopmogelijkheden en ontwikkelingen op slot en is gebonden aan de regeling 'Tuincentra in bestemmingsplannen'. Een regeling die vooral is opgesteld ten aanzien van solitair gelegen tuincentra in het buitengebied van de gemeente Apeldoorn, hetgeen in dit geval van Intratuin nu niet meer het geval zal zijn, gelet op het integreren van Intratuin in het voorontwerpbestemmingsplan De Voorwaarts met een grote variëteit aan detailhandelsactiviteiten.
- b. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt de aanwezigheid van Intratuin als een gegeven beschouwd en is niet meegenomen in de ontwikkelingen, vooral ten aanzien van het uitbreiden van detailhandelsactiviteiten. In de plantoelichting wordt aangegeven dat de definiëring van het tuincentrum en het vastleggen van het tuincentrum in de planregels is gebaseerd op de eerder genoemde notitie Tuincentra die uit 2004 dateert. Deze notitie dient als achterhaald worden beschouwd, gelet op de verruiming van de verkoopmogelijkheden, niet alleen met betrekking tot Intratuin, maar ook ten aanzien van grootschalige detailhandelsformules die een groot gedeelte van het assortiment dat traditioneel verkocht wordt bij een tuincentrum ook is gaan verkopen. Het vastleggen van de bestemming Intratuin kan niet worden gebaseerd op de notitie 'Tuincentra' maar het tuincentrum dient zodanig in de planregels worden vastgelegd dat ze de concurrentie aan kan gaan met grootschalige detailhandelsvestigingen die zijn toegestaan binnen het plangebied.
Er is geen rekening gehouden met ontwikkelingen in de detailhandelsstructuur na het jaar 2004 wanneer het gaat om Intratuin.
- c. In hoofdstuk 1, inleidende regels, begrippen 1.8 wordt gedefinieerd het aanvullend assortiment voor een tuincentrum, terwijl in artikel 1.1.13 het basisassortiment voor een tuincentrum wordt vastgelegd. Opvallend is dat er sprake is van een zodanige vastlegging van de te verkopen producten dat geen mogelijkheden bestaan om de Intratuinvestiging zich verder te laten ontwikkelen zoals bij Intratuinvestigingen, maar ook bij vergelijkbare ondernemingen in den lande het geval is.
Er wordt uitgegaan van artikelen die van oudsher bij tuincentra, hoveniersbedrijven en kwekerijen verkrijgbaar zijn. Vanuit een historisch beeld van een tuincentrum wordt gekeken en niet naar een toekomstgericht tuincentrum.

Daarnaast wordt er gesproken over hoveniersbedrijven en kwekerijen, terwijl op de Intratuinvestiging geen kwekerij c.q. een hoveniersbedrijf in de oude gedaante daarvan aanwezig is. Ook valt op dat in de definiëring van andere detailhandelsvormen er geen sprake is van een dergelijke specifieke indeling van producten die aangeboden kunnen worden. Hierdoor ontstaat de situatie dat binnen de bestemming 'detailhandel, niet zijnde een tuincentrum' een groot gedeelte van het assortiment van een tuincentrum kan worden aangeboden terwijl Intratuin ten aanzien van het verkoopassortiment is vastgelegd in een opsomming van te verkopen producten.

- d. In artikel 5 van de bestemmingsregels wordt het tuincentrum zowel bouwkundig als qua gebruik vastgelegd. Intratuin tekent bezwaar aan tegen het vastleggen van het basisassortiment van meer dan 50% verkoopoppervlakte binnen en buiten in levend materiaal en minder dan 50% aan dood materiaal. Ten aanzien van aanvullend van aanvullend assortiment zijn de verkoopmogelijkheden tot ten hoogste 15% van de verkoopoppervlakte binnen en buiten mits niet meer dan 1000m² terwijl daarnaast detailhandel in het aanvullende assortiment van het tuincentrum niet mag leiden tot een structurele aantasting van de totale voorzieningenstructuur danwel duurzame ontwrichting van de detailhandelsstructuur binnen Apeldoorn. Ten aanzien van deze percentages en mededeling tekent Intratuin bezwaar aan. Hierdoor kan de situatie zich voordoen dat het de verkoop van het aanvullende assortiment vanwege deze bestemmingsregel kan worden tegengegaan, indien van gemeentewege het standpunt zal worden ingenomen dat deze vorm van detailhandel niet meer kan worden toegestaan. Weliswaar is in artikel 5 een afwijkingsbevoegdheid opgenomen, maar de afwijkingsbevoegdheid is ten aanzien van de voorwaarden voor de afwijking dermate ingeperkt dat het illusoir is te achten dat op enigerlei moment medewerking zal worden verleend van gemeentewege om van deze gebruiksregel af te kunnen wijken.
- e. In artikel 6 van de bestemmingsregels wordt de 'detailhandel-wonen' niet op een wijze ingeperkt cq geclausuleerd als het geval is voor het tuincentrum.
- f. In artikel 7 van de bestemmingsregels wordt aangegeven de mogelijkheid van grootschalige detailhandel zonder enige beperking, met dien verstande dat een aantal vormen van detailhandel niet is toegestaan met opgenomen de mogelijkheid om af te wijken van de gebruiksregels. Zowel ten aanzien van detailhandelsbestemming 'wonen' en de bestemming 'grootschalige detailhandel' valt het op dat in principe een groot aantal van het assortiment van Intratuin toegestaan is in de verkoop aan te bieden, zodat dat op enigerlei wijze qua oppervlakte cq in percentages beperkingen worden opgelegd. Ten aanzien van de vastgelegde bestemmingen van een tuincentrum in relatie tot de detailhandelsbestemmingen wonen en grootschalige detailhandel is dit niet redelijk en in strijd met een goede ruimtelijke ordening.
- g. Door het leggen van specifieke en beperkende bestemmingsregels ten aanzien van Intratuin wordt een ongelijke concurrentiepositie gecreëerd, die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Intratuin krijgt een status aparte opgelegd, die Intratuin beperkt en schaadt in de verdere ontwikkeling, terwijl Intratuin moet toezien dat deze ontwikkelingen wel zijn toegestaan binnen de andere toegelaten detailhandelsfuncties. Verzocht wordt de bestemmingsregeling ten aanzien van de bestemming tuincentrum aan te passen teneinde het Intratuin mogelijk te maken zich verder te kunnen ontwikkelen en concurrerend te kunnen zijn met de detailhandelsformules die toegelaten zijn op grond van hetzelfde bestemmingsplan.

Beantwoording

- a. De stelling van Intratuin dat de Regeling tuincentra in bestemmingsplannen niet meer op haar van toepassing is, is onjuist. In hoofdstuk 2 van de Regeling tuincentra in bestemmingsplannen wordt het doel van deze regeling als volgt omschreven:“(…)

Doel van deze notitie is:

- *aan te geven hoe om te gaan met de ontwikkeling van groen -en tuincentra in het buitengebied;*
- *om te komen tot een algemeen bruikbare definitie en assortimentsomschrijving van een tuincentrum waarbij er sprake is van een evenwicht tussen enerzijds de bedrijfseconomische randvoorwaarden van moderne tuincentra en anderzijds een goede inpasbaarheid van tuincentrum in de Nederlandse, zorgvuldig opgebouwde detailhandelsstructuur;*
- *om te komen tot een goede regeling in bestemmingsplannen van tuincentra en daarmee een goed instrument om te kunnen handhaven dan wel verzoeken om bestuursdwang goed te kunnen beoordelen.*
- *om vooruitlopend op aanpassing van de regeling voor tuincentra in bestemmingsplannen de notitie als beleidsregel ex artikel 4:81 Awb te gebruiken als basis voor eventuele handhaving en verzoeken om vrijstelling als bedoeld in artikel 19 lid 3 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. (...)*”

Gelet op het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat deze notitie niet alleen van toepassing is op tuincentra in het buitengebied, maar ook op tuincentra die elders gesitueerd zijn. In hoofdstuk 2 van de regeling staat ook dat de notitie vooral aandacht besteedt aan de uitbreidingsmogelijkheden binnen de tuincentrumsector en de gewenste spreiding daarvan binnen de gemeente (schaalvergroting of spreiding). Het voorgaande onderstreept de conclusie van zojuist.

- b. De regeling is niet achterhaald, aangezien de gemeente nog steeds met deze regeling probeert te voorkomen dat een structurele verstoring van de voorzieningenstructuur wordt veroorzaakt. Dit is nog steeds een ruimtelijk relevant argument.
- c. Intratuin behoort tot de categorie tuincentra en niet tot andersoortige detailhandel. De gemeente is van mening dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening het aan te bieden assortiment dient te worden afgestemd op het soort winkel. Op deze manier blijft een grote verscheidenheid aan verschillende soorten winkels bestaan, wat prettig is voor mensen die willen winkelen in Apeldoorn. Dit komt de ruimtelijke uitstraling van het gebied ten goede. De stelling dat het assortiment net zo ruim behoort te zijn als dat van winkels die niet tot tuincentra behoren, gaat daarom niet op.
- d. Net als hiervoor opgemerkt, wijst de gemeente op de verscheidenheid aan winkels die zij mogelijk wil maken. De gemeente streeft naar diversiteit en verscheidenheid aan winkels. Het kunnen inperken van het aanvullende assortiment van tuincentra maakt hier deel van uit.
- Ook het gebruik van de afwijkingsbevoegdheid de verscheidenheid van het soort winkels mag niet frustreren. De voorwaarden om bij omgevingsvergunning te kunnen afwijken, hebben hier dan ook een relatie mee en zijn zeker niet onmogelijk te vervullen.
- e. Dat ‘detailhandel-wonen’ niet op dezelfde wijze geclausuleerd wordt als een tuincentrum, is logisch, gelet op het verschillende karakter van de winkels en de verscheidenheid die wordt nagestreefd.
- f. Gelet op het feit dat andere winkels niet gespecialiseerd zijn in het aanbieden van de goederen die tuincentra gewoon zijn te verkopen, vindt de gemeente het niet noodzakelijk dezelfde beperkingen aan hen op te leggen. Het is namelijk niet aannemelijk dat deze winkels die goederen in een mate zullen verkopen dat dit soort beperkingen nodig zijn.

- g. De gemeente vindt de beperkingen en mogelijkheden die aan de verschillende winkels worden opgelegd noodzakelijk, met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Gemeente verwacht echter niet dat Intratuin hierdoor wordt geschaad. Mocht dit laatste wel zo zijn, dan wordt verwezen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 september 2010 (zaaknummer 200909039/1/H1). In deze uitspraak wordt overwogen dat voor de vraag of sprake is van een duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau in een bepaalde sector, geen doorslaggevende betekenis toekomt aan de vraag of er sprake is van overaanbod en mogelijke sluiting van bestaande detailhandelsvestigingen, maar aan de vraag of voor de inwoners van de gemeente een voldoende voorzieningenniveau behouden blijft in die zin dat zij op een aanvaardbare afstand van hun woonplaats hun geregelde inkopen kunnen doen. Op basis van deze uitspraak hoeft de gemeente dus geen rekening te houden met de gevolgen die winkeliers eventueel zouden kunnen ondervinden van mogelijke nieuwe concurrenten.

Adressenlijst inspraakreacties

Naam inspreker/ instantie	Postadres	Postcode	Woonplaats

II Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het voorontwerp van dit bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden respectievelijk bekend gemaakt aan de gemeenten Epe, Zutphen, Deventer, Voorst, de Kamer van Koophandel, Nederlandse Gasunie, Nederlandse Spoorwegen, Prorail, Rijkswaterstaat, Vitens, Regionale Brandweer Veiligheidsrisico Noord- en Oost-Gelderland, VROM-Inspectie en Waterschap Veluwe. De reacties zijn hieronder samengevat en van antwoord voorzien.

2.1 Gemeente Zutphen

Inhoud van de inspraakreactie

- a. Er wordt geen aanleiding gezien tot het maken van opmerkingen.

2.2 Vitens Gelderland

Inhoud van de inspraakreactie

- a. Ten aanzien van dit plan zijn er geen op- of aanmerkingen. Wel wordt gewezen op de binnen de planbegrenzing gelegen drinkwaterleidingen. Verzocht wordt om de stroken openbare grond waarin leidingen zijn gelegen, danwel waarin deze dienen te worden aangelegd, hiervoor te reserveren.

Beantwoording

- a. Hiervan wordt kennisgenomen.

2.3 Gemeente Voorst

Inhoud van de inspraakreactie

- a. Er wordt geen aanleiding gezien voor het maken van inhoudelijke opmerkingen.

2.4 Rijkswaterstaat Oost-Nederland

Inhoud van de reactie

- a. Verzocht wordt om de verkeerseffecten van het plan op de aansluiting van de A50 nader te onderzoeken. Naar aanleiding van dit aanvullende onderzoek dienen zodanige verkeersmaatregelen getroffen te worden, dat door de realisatie van het Omnisportcentrum en het transferium bij de verkeersafwikkeling geen terugslag plaatsvindt op de A50.

Beantwoording

- a. In het verkeersonderzoek is de verkeersbelasting niet beschreven voor het kruispunt ter hoogte van de op- afrit naar de A50. Inmiddels is de kruispuntbelasting van dit kruispunt met de toekomstige verkeersstromen ook in beeld gebracht. De kruispuntbelasting is zodanig dat de verkeersstromen in de toekomst goed te verwerken zijn, waardoor het niet aannemelijk is te veronderstellen dat er lange wachtrijen ontstaan waar door er terugslag ontstaat op de snelweg.

2.5 Waterschap Veluwe

Inhoud van de reactie

- a. Binnen het plangebied, ter hoogte van het transferium, is een transportleiding voor rioolwater aanwezig. Vanwege het risico op milieuschade gelden voor ontwikkelingen nabij deze transportleiding nadere eisen en randvoorwaarden. Verzocht wordt om de persleiding te benoemen in de toelichting en de bestemmingsregels en dat de leiding middels een aanduiding op de plankaart wordt aangegeven.
- b. De watergang die ten oosten van het Omnisport wordt aangelegd, komt gedeeltelijk binnen de bestemming 'Bos'. Binnen de bestemmingsomschrijving voor 'Bos' wordt echter geen ruimte geboden voor het aanleggen van een watergang. Verzocht wordt de bestemmingsomschrijving te verruimen of de bestemming te wijzigen gezien het grote belang van de aanleg van de watergang om te kunnen voldoen aan de bergingsopgave.
- c. In paragraaf 5.2.7 wordt gesproken over een watergang *ten westen* van het Omnisport. Aangenomen wordt dat *ten oosten* wordt bedoeld.

Beantwoording

- a. Met deze reactie wordt ingestemd. De plankaart wordt aangepast.
- b. De bestemming 'Bos' zal worden verruimd gelet op de bergingsopgave.
- c. Dit klopt en zal in de toelichting worden aangepast.

2.6 Provincie Gelderland

Inhoud van de reactie

- a. De provincie merkt op dat het provinciale locatiebeleid is opgenomen in de structuurvisie en dat dit beleid is gericht om grootschalige detailhandelvoorzieningen te accommoderen op binnenstedelijke en randstedelijke locaties. Een nieuwe cluster van grootschalige detailhandelvoorzieningen kan alleen worden geconcentreerd in stedelijke netwerken nabij centra of knooppunten met een bovenregionale functie. In de structuurvisie is bepaald dat per stedelijk netwerk binnen het bundelingsgebied de mogelijkheid wordt geboden een dergelijke cluster van grootschalige detailhandel te vestigen. De provinciale afdelingen constateren dat het bestemmingsplan hierbinnen past. Verzocht wordt om paragraaf 2.2 van de bestemmingsplantoelichting die ingaat op het provinciale ruimtelijke beleid, hierop aan te passen.
- b. De Ruimtelijke Verordening Gelderland stelt in artikel 5 eisen aan bestemmingsplannen die voorzien in grootschalige detailhandelvoorzieningen. Geconstateerd is dat de verordening niet voorziet in de mogelijkheid die de structuurvisie biedt tot het ontwikkelen per regio van een cluster van grootschalige detailhandel in stedelijke netwerken. Dit betreft een omissie omdat het uitgangspunt is om het bestaande beleid uit de structuurvisie in de verordening vast te leggen.

De afdelingen staan positief tegenover een afwijking van de verordening. Geadviseerd wordt om de bestemmingsplantoelichting die ingaat op de verordening aan te passen en het aankomende besluit van de provincie op de aanvraag om toepassing van de hardheidsclausule hierin op te nemen.

Beantwoording

- a. De toelichting is in overeenstemming met de reactie van de provincie aangepast.
- b. Gedeputeerde Staten hebben ontheffing verleend en de plantoelichting wordt in overeenstemming met het advies van de provincie aangevuld.

2.7 Inspectie VROM

Inhoud van de inspraakreactie

- a. Het bestemmingsplan geeft de rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

2.8 Gasunie

Inhoud van de inspraakreactie

- a. Op de verbeelding is op het beoogde transferium een gastransportleiding aangegeven met een dubbelbestemming van 17,5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding. Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor goederen en personen is het voldoende deze belemmering te beperken tot een zone van 4 meter.
- b. Verzocht wordt om de werkzaamheden die vergunningplichtig zijn uit te breiden met het permanent opslaan van goederen en het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.
- c. Op 1 januari 2011 is het nieuwe externe veiligheidsbeleid in werking getreden. Verzocht wordt om gezien het planologische en risicovolle karakter van de aardgastransportleiding, hieraan aandacht te besteden en de externe veiligheidsrisico's zelf berekenen.

Beantwoording

- a. Aan de reactie wordt tegemoet gekomen.
- b. De algemene gebruiksbeplanning (artikel 19) regelt dat het niet is toegestaan om voorwerpen en producten op te slaan op niet-bebouwde grond. Onder de vergunningplicht vallen alle grondwerkzaamheden evenals het aanbrengen van oppervlakteverhardingen.
- c. Voor de betreffende aardgastransportleiding is op verzoek van de Gemeente Apeldoorn, ten behoeve van het voorontwerp bestemmingsplan, door de Gasunie reeds een risicoberekening uitgevoerd (Risicoberekening gastransportleiding N-553-70-KR001-1 t/m 005, Kema, Kenmerk 66912927-GCS 10-50987, d.d. 3 juni 2010). Gelet op de uitkomst van deze berekening is vast komen te staan dat er geen sprake van een overschrijding van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De uitkomsten van deze berekening zijn abusievelijk niet in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen. In het ontwerpbestemmingsplan zal dit worden hersteld.

III Bespreking voorontwerp tijdens politieke markt

Het voorontwerp is door de gemeenteraad besproken tijdens de politieke markt van 10 maart 2011.

Opmerkingen en vragen

VVD (de heer Wiering) blijft voorstander van de plannen in De Voorwaarts en zo ook van een verdubbeling van de Zutphensestraat (par.4.5.1 externe ontsluiting). Zorgpunten: het verkeer en de procedure.

(1) Hoewel volgens de verkeersspecialisten op het traject vanaf de A50 tot aan de Laan van Osseveld vijf verkeerslichtinstallaties waarvan vanaf de A50 er drie vlak achter elkaar zouden moeten kunnen, zou het college daar nog een keer naar moeten kijken. – Als het gaat om de twee ontsluitingen tussen Woudhuis en Groot Zonnehoeve en de daarbij voorziene verkeerslichten zou ook naar de toevoer uit die twee wijken gekeken kunnen worden.

(2) Naar aanleiding van vernietiging goedkeuring bestemmingsplan om procedurele redenen in 2007 hoopt de heer Wiering dat de procedure nu een acht of wel een negen gaat verdienen. Wat de VVD betreft zou er morgen begonnen kunnen worden.

GroenLinks (de heer Cziesso) deelt de zorgen van de VVD om het verkeer en de doorstroming op de Zutphensestraat.

De heer Cziesso zou graag duidelijk willen hebben of de raad nog steeds de beslissingen neemt op basis van een rapport uit 2003. Groen Links zou geen oplossing willen bewerkstelligen voor een probleem dat anders blijkt te liggen.

D66 (de heer Alkas) heeft zorgen over de twee aansluitingen op de Zutphensestraat. Bij voorgaande behandeling was het geen probleem Groot Zonnehoeve alleen te ontsluiten op de Laan van Erica.

PSA (mevrouw Ten Damme) vraagt zich af (1) of in combinatie met verkeerslichten de rotondes zouden kunnen blijven liggen. Is daar over nagedacht? (2) Naar aanleiding van 2.6 Detailhandelsvisie en minder aandacht voor sfeer, verblijfskwaliteit en openbare ruimte om daarmee een duidelijk onderscheid te maken t.o.v. de binnenstad de kanttekening met een efficiënte inrichting voor doelgerichte aankopen toch de sfeer en de verblijfskwaliteit hoog te houden.

SGP (de heer Mulder) herinnert aan het standpunt van zijn fractie bij de besluitvorming rondom een Omnisportcentrum (niet blij) en grootschalige detailhandel (kritisch). De raad heeft die besluiten bij meerderheid genomen. Nu is aan de orde de formalisering van het bestemmingsplan en de ontsluiting van het plangebied waar de SGP objectief, maar wel kritisch naar gaat kijken. (1) Blij dat een megabioscoop geen onderdeel van het plan meer is. Positief is dat een carpoolplaats en een transferium in het plan zijn opgenomen waar de SGP tien jaar geleden al om heeft gevraagd. Positief ook dat deze voorzieningen aan de andere kant van de Zutphensestraat worden gerealiseerd, waarmee een groene strook aan de kant van Woudhuis behouden blijft. (2) Bij de vorige besluitvorming op het bestemmingsplan heeft de fractie vooral vanwege de verdubbeling van de Zutphensestraat en het daarvoor moeten kappen van bomen tegen gestemd. De gedachte was dat een route via Groot Zonnehoeve een alternatief zou kunnen zijn. Er is intussen in Groot Zonnehoeve zoveel gebouwd dat een dergelijke alternatieve route niet meer is te realiseren. Aansluitend bij GroenLinks de vraag: is een verdubbeling van de Zutphensestraat daadwerkelijk hard nodig? Is de Zutphensestraat verkeerstechnisch gezien het belangrijkste knelpunt?

PvdD (de heer Lapierre Armande) deelt de mening van GroenLinks en SGP over een verdubbeling van de Zutphensestraat. (1) De Partij voor de Dieren vindt het zo belangrijk om een ordentelijke tekening te verstrekken, die het technische inzicht geeft hoe de situatie er precies uit komt te zien. (2) Aan wat voor soort winkels wordt gedacht bij invulling van de winkelformule en minimaal 1.500 m² BVO?

Gemeentebelangen (de heer Van Kerkhof) vindt de ontsluitingsproblematiek goed aan de orde gesteld. Ook de wijkraad Osseveld-Woudhuis had soortgelijke vragen (1) Gemeentebelangen verwacht echter na een lang proces nu antwoord op de door fracties gestelde vragen en de specifieke vraag op welke manier in dit nieuwe bestemmingsplan tegemoet gekomen is aan alle grote en kleine bezwaren en hoe dat gecommuniceerd is naar de bezwaarmakers? Moeten die opnieuw met de oude bezwaren terugkomen? (2) Het college probeert de uitgangspunten van een detailhandelsvisie in een bestemmingsplan vast te leggen. Is dat juridisch mogelijk? Kan in een bestemmingsplan bepaald worden welke winkels er mogen komen? Kan er ook sprake zijn van onderverhuur shops in shops toestaan of voorkomen en hoe dat vast te leggen? (3) Gemeentebelangen is ongelukkig met het fenomeen inloopavond, een vorm van communicatie en zich informeren die als lastig wordt ervaren. De heer Van Kerkhof zou graag de voorlichtingsavonden terugzien. (4) Gemeentebelangen is er heel blij mee dat aan het aanvankelijk verworpen voorstel van de fractie de Meubelboulevard in het plangebied op te nemen nu wél gehoor is gegeven en zou graag de argumenten horen. Blijft de vraag hoe de overgang voor met name de looproute voor voetgangers naar de Meubelboulevard wordt geregeld?

Leefbaar Apeldoorn (de heer Van Erkelens) is tevreden met het voorontwerp en vertrouwt erop dat met de aangebrachte wijzigingen dit plan Raad van State proof is. Het is goed te zien dat alle belanghebbenden en zo ook de wijkraden Osseveld-Woudhuis en Zuid Oost betrokken zijn bij het beleidsproces. De inloopavond was druk bezocht. De opzet is goed en voorkomt dat de avond wordt gedomineerd door enkele personen. De heer Erkelens deelt niet de mening van Gemeentebelangen dat een andere opzet moet worden gekozen. – Een zorgpunt is de realisatie van het plan als het gaat om de Zutphensestraat als een belangrijke verkeersader. (1) Uitbreiden van de kruising met de Laan van Erica en vervangen van rotondes lijkt veel overlast te gaan opleveren. Leefbaar Apeldoorn benadrukt hier zorgvuldig mee om te gaan. Misschien is een technische presentatie op de PMA goed. (2) De fractie is benieuwd in hoeverre rekening wordt gehouden met de plannen van gevestigde ondernemers.

ChristenUnie (de heer Tamsma) heeft de afgelopen maanden veel van wat in het voorontwerp staat al voorbij zien komen. (1) ChristenUnie hoort graag het antwoord op vragen gesteld over de Zutphensestraat. (2) Een aanvullende opmerking gaat over het openbaar vervoer. Op p. 49 wordt nog gesproken over een te realiseren halte De Maten, die er inmiddels ligt. Wordt hiermee voldaan aan de mogelijkheid voor een treinverbinding naar De Voorwaarts? Wordt aan de gestelde voorwaarden als bijvoorbeeld een looproute voldaan?

DPS (de heer Van Mullem) kan zich grotendeels aansluiten bij wat door de voorgaande fracties is gezegd. (1) Blijft over de kanttekening dat zolang er op rotondes sprake is van een verplichte voorrangssituatie rotondes dezelfde functie hebben als een verkeerslichtinstallatie → er moet gewacht worden om het doorstromende verkeer op de rotonde voorrang te verlenen. (2) Met de voorrangssituatie eraf halen en ritsen verplicht stellen kan er in die situatie verandering gebracht worden. Rotondes waren ooit zo bedoeld: doorstroming krijgen door middel van ritsen. Deelt de dienst die mening?

CDA (de heer Buijserd) zegt in reactie op verkeersontsluiting en de capaciteit van de Zutphensestraat dat in zijn fractie de verkeersstromen en het samenkomen van verkeersstromen

zijn besproken, vooral hoe de aansluiting van het transferium en de ontsluiting van Groot Zonnehoeve op de Zutphensestraat beslag gaat krijgen. (1) Met relatief weinig verkeer uit Groot Zonnehoeve en bevorderen van een betere doorstroming op de Zutphensestraat is de discussie over wel of niet verdubbelen toch wel in het voordeel van verdubbelen beslecht.?

Beantwoording

- Er zijn goede redenen om bepaalde branches in een bestemmingsplan uit te sluiten. Juridisch zijn deze mogelijkheden getoetst. Juist vanwege de belangen die er bij dit bestemmingsplan aan de orde zijn en vanwege de complexiteit heeft er regelmatig afstemming met externe deskundigen plaatsgevonden. Dat zal ook in het vervolg gebeuren. Er blijven risico's.

Op de Voorwaarts wordt een winkelprogramma neergezet waar 1500 m² BVO als minimale oppervlakte-eis wordt aangehouden voor één winkel waarmee een warenhuis of een shop in shop formule is uitgesloten. De Voorwaarts wordt ingevuld met een andere winkelformule dan in de binnenstad. Er worden na uitvoerig overleg met de winkeliers in de binnenstad en de federatie van Apeldoornse ondernemers die een belang hebben in de wijkwinkelcentra bepaalde branches uitgesloten. De branche waarover geen overeenstemming is bereikt is de speelgoedbranche.

Bestemmingsplantechnische details en het antwoord op de vraag waarom de speelgoedbranche niet is uitgesloten zullen door de vakdienst worden gegeven.

Op de Oost Veluweweg kan worden gezien, wat ondanks verkeerslichtinstallaties, het effect is van verdubbeling. Ook de vakdienst verkeer heeft de ogen van de wethouder geopend als het gaat om verdubbeling in combinatie met verkeerslichten en verwijderen van rotondes. Deze vakdienst zal dieper ingaan op de gestelde technische vragen waarmee voldaan wordt aan de vraag om een technische presentatie.

- Bestemmingsplantechnische beantwoording:
 - *Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit*

In 2009 is de MER geactualiseerd en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken, zo ook het verkeersonderzoek Haskoning. De raad heeft de geactualiseerde MER aanvaard. In 2009 is bij het verkeersonderzoek uitgegaan van een worst case scenario wat inhoudt dat alle ruimtelijke ontwikkelingen en mogelijke mobiliteitseffecten in Apeldoorn Oost zijn meegenomen in de MER rapportage. Dat gaat zelfs nog verder dan in het bestemmingsplan. De heer Cziesso (GroenLinks) is het opgevallen dat hoewel de plannen veranderd zijn nog steeds uitgegaan wordt van 1.000 auto's per uur in en uit het plangebied gedurende de avondspits. Waarom wordt nu na herberekening nog steeds op hetzelfde getal uitgekomen? Zie de verkeerstechnische beantwoording.
 - *Branchering*

Na de laatste integrale herziening van de WRO kan beleidsmatig worden gebrancheerd naar zowel detailhandel/winkels als horeca. De jurisprudentie stelt daarbij de eis 'ruimtelijk relevant en beleidsmatig goed onderbouwd'. De aanpassing van de beleidsvisie Detailhandel in 2010 op grootschalige en perifere detailhandel door de gemeenteraad is vertaald naar dit bestemmingsplan. Daarnaast is er specifiek onderzoek naar de branchering gedaan en zijn de effecten van branches in beeld gebracht. Dat is de basis voor wat in dit bestemmingsplan tot uitdrukking is gebracht. – Er heeft overleg met de belanghebbende ondernemers plaats gevonden. Hoewel in dit geval niet nodig is daarnaast gekozen voor een uitgebreide inspraakprocedure gegeven een grootschalig plan met mobiliteitseffecten. De omwonenden van het plangebied zijn met een huis aan huis bezorgde bewonersbrief uitgenodigd voor een inloopavond.

- *Gevolgen voor de wijkwinkelcentra en de binnenstad.*
Bij het bestemmingsplan liggen twee rapporten ter inzage waaronder de BRO rapportage (najaar 2010) die specifiek en gedetailleerd ingaat op de effecten voor de middenstand in Apeldoorn en de regio. De conclusie is dat er voor de middenstand in Apeldoorn positieve effecten te verwachten zijn en dat de negatieve gevolgen beperkt zullen zijn.
 - *Shop in shop formule*
De gebruiksbepaling is het middel om te kunnen handhaven op het bouwkundig opsplitsen van een pand in meerdere winkels. Tegen opsplitsen in gebruik van het vloeroppervlak kan niet worden opgetreden, maar een warenhuisconstructie is in het bestemmingsplan uitgesloten. De heer Van Kerkhof (Gemeentebelangen) concludeert dat daarmee niets kan worden gedaan tegen onderverhuur van vloeroppervlak. De fractie van Gemeentebelangen zal hierop terugkomen.
 - *Tekening*
Voorzien zal worden in een goede technische tekening van de verdubbeling van de Zutphensestraat.
- Verkeerstechnische beantwoording
 - *Zutphensestraat en mobiliteit.*
In de huidige situatie is er een aantal knelpunten. De twee rotondes en het kruispunt met de Ring zijn beperkt in capaciteit. Ook de spoorwegovergang Laan van Osseveld belemmert op dit moment de verkeersdoorstroming. In het verkeerskundig onderzoek is het programma voor de Voorwaarts omgezet in het aantal verkeersbewegingen. Vervolgens is dat samen met andere ontwikkelingen als Groot Zonnehoeve en de autonome ontwikkeling van verkeer verwerkt in een verkeers/computermodel waarmee met een prognose tot 2020 een uitspraak kan worden gedaan over hoeveel verkeer in het gebied kan worden verwacht.
 - *Verkeersmodel en infrastructuur.*
Het verkeersmodel is de basis voor de infrastructuur. Als eerste wordt gezien dat aan de kruispunten capaciteit moet worden toegevoegd om het verkeer op de Zutphensestraat te kunnen verwerken. Rekenkundig kan worden bepaald hoeveel opstelvakken nodig zijn en hoe lang opstelvakken moeten zijn. Gegeven het aantal en de lengte is de conclusie dat uiteindelijk met het realiseren van opstelvakken in een situatie van twee naast elkaar de verdubbeling van de weg al bijna gerealiseerd is. Dan blijven er nog enkele weggedeelten over waar met weven terug zou kunnen worden gegaan naar één rijstrook wat moeilijkheden oplevert in het verkeersbeeld. Met deze conclusie is de basis gelegd om goed onderbouwd en geregeld met verkeerslichten naar een verdubbeling van de Zutphensestraat te gaan.
 - *Verkeerslichten en/of rotondes.*
In de jaren negentig is er vooral vanuit het verkeersveiligheidsaspect in Nederland een trend geweest om rotondes aan te leggen. Op rotondes zijn snelheden altijd laag waardoor conflicten nooit hard zijn. Op wegen waar niet al te veel verkeer rijdt is een rotonde een hele goede toepassing. Op de Zutphensestraat zijn verkeerslichten gegeven de verkeersintensiteit die er gaat komen absoluut noodzakelijk om het verkeer goed te kunnen verwerken. Bij rotondes is niet veel ruimte om opstelvakken te maken om het verkeer kwijt te kunnen. De heer Cziesso (GroenLinks) vraagt in relatie met opstelvakken naar de huidige situatie. Gaat het meeste verkeer op de Zutphensestraat rechtdoor of gaat het meeste verkeer de Laan van Osseveld op? Verduidelijkt wordt dat het verkeer dat vanaf de snelweg Apeldoorn binnenkomt zich verdeelt over de ring. In die zin splitst zich het verkeer van de Zutphensestraat af. De maatregelen zijn dat op de Zutphensestraat vlak

voor het kruispunt met de Laan van Erica linksaf en de Laan van Osseveld rechtsaf twee opstelstroken gemaakt worden voor afslaand verkeer. De heer Cziesso (GroenLinks) concludeert rechtsaf gaand de Laan van Osseveld op gelijk weer stil te staan zo lang er geen ondertunneling van het spoor is. Is dan de investering bij het kruispunt met de Zutphensestraat wel zinvol? De voorzitter ziet in deze conclusie een uitdaging voor GroenLinks besloten bij behandeling de Voorjaarsnota. Ambtelijk wordt verduidelijkt dat het kruispunt met de ring op dit moment absoluut het belangrijkste knelpunt is. Een spoorwegovergang belemmert de verkeersafwikkeling, maar met het realiseren van de tunnel op de Laan van Osseveld is deze aanpak van het kruispunt met de Zutphensestraat absoluut nodig.

- *Zutphensestraat en de aansluiting Groot Zonnehoeve.*

De aansluiting naar Groot Zonnehoeve is gemaakt om te voorkomen dat doorgaand autoverkeer zich een weg zoekt door het kwetsbare gebied van Groot Zonnehoeve. Dat heeft geen negatieve effecten voor de totale verkeersafwikkeling.
- *Verkeersregelinstallaties en de afstemming.*
- Een goede afstemming is een belangrijk aandachtspunt. Het is de bedoeling er één netwerkregeling van te maken. Het achter elkaar zetten blijkt goed regelbaar te zijn.
- *Uitvoering.*

Er kan baan voor baan worden aangelegd, in de zin dat de nieuwe baan wordt aangelegd buiten het verkeer en de oude baan wordt aangepakt als de nieuwe baan klaar is. Het verkeer op de Zutphensestraat kan zich dus, zij het beperkt blijven afwickelen en dat ook naar de wijk Woudhuis-Osseveld. Dat er overlast zal zijn is duidelijk. Er zal waarschijnlijk vanwege de werkzaamheden vanaf de Laan van Osseveld een tijdelijke aansluiting naar de wijk gemaakt worden (in antwoord op een aanvullende vraag van de heer Wiering VVD.)
- *Rapport Haskoning.*
- Het nieuwe programma is doorgerekend. Ook nu, bij de veranderde plannen blijkt de verkeersbelasting niet uit te komen boven de 1.000 auto's per uur in en uit tijdens de avondspits, zij het wel dicht in de buurt van de 1.000. Vandaar dat het getal uit het oude programma is blijven staan. Voor de spitsperiode verandert er ondanks het winkelprogramma niets (in reactie op een aanvullende vraag van de heer Cziesso GroenLinks).
- *Voorstadhalte.*

Bij de werkzaamheden aan de Laan van Erica is voorzien in een breed wandelpad vanaf het station richting de faciliteiten op de Voorwaarts.