

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan 'Hoofdstraat - hoek Kanaalstraat'

behorende bij het voorstel van burgemeester en wethouders tot vaststelling van bestemmingsplan 'Hoofdstraat – hoek Kanaalstraat'

1 Inleiding

Voor u ligt de 'Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan 'Hoofdstraat – hoek Kanaalstraat' (hierna: Nota zienswijzen). Het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdstraat – hoek Kanaalstraat' (hierna: ontwerpbestemmingsplan) heeft van 4 februari 2021 tot en met 17 maart 2021 voor een ieder ter inzage gelegen. Er zijn 7 zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan ingediend. In hoofdstuk 2 van de Nota zienswijzen is een overzicht opgenomen van de reclamanten. Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de persoonsgegevens van de reclamanten niet opgenomen in de Nota zienswijzen. Wel is aangegeven op welk adres reclamant gevestigd is. De samenvatting en beantwoording van de zienswijzen is opgenomen. Hoofdstuk 3 beschrijft welke ambtshalve wijzigingen er zijn aangebracht in het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

2 Zienswijzen

Zienswijzen moeten binnen de termijn van terinzageligging van het ontwerp bestemmingsplan schriftelijk of mondeling worden ingediend. Schriftelijke zienswijzen zijn tijdig ingediend indien:

- deze voor het einde van de termijn van terinzageligging zijn ontvangen, of;
- deze voor het einde van de termijn van terinzageligging ter post zijn bezorgd, mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn van terinzageligging zijn ontvangen.

De termijn van terinzageligging was van 4 februari 2021 tot en met 17 maart 2021.

Overzicht reclamanten:

reclamant	adres	plaats	Datum brief	Datum ingekomen
2.1	H.W. Iordensweg	Twello	12 maart 2021	12 maart 2021
2.2	Kalverstraat	Apeldoorn	12 maart 2021	12 maart 2021
2.3	Lijsterlaan	Apeldoorn	12 maart 2021	12 maart 2021
2.4	Hofstraat	Apeldoorn	18 februari 2021	18 februari 2021
2.5	Sophiaplein	Apeldoorn	4 februari 2021	4 februari 2021
2.6	Groeneweg	Apeldoorn	23 maart 2021	23 maart 2021
2.7	Molenstraat centrum	Apeldoorn	15 februari 2021	15 februari 2021

De zienswijzen zijn binnen de termijn van terinzageligging ingediend en kunnen daarom in behandeling worden genomen.

2.1 [.....]

Inhoud van de zienswijze

- 1.1 Reclamant is eigenaar van vastgoed in de nabijheid van het beoogde plan. Reclamant maakt zich zorgen over de hoogte van de nieuwbouw in relatie tot schaduwwerking en windhinder op zijn eigendom. Reclamant stelt dat het aantal zonuren op zijn vastgoed, door het plan, wordt verminderd.
- 1.2 In het plan zijn 139 woningen in combinatie met commerciële ruimten voorzien. Reclamant vraagt zich af of met het realiseren van 155 parkeerplaatsen voldaan wordt aan het parkeerbeleid.
- 1.3 Het plan houdt geen rekening met de actuele COVID problematiek. Reclamant vraagt zich of het voorzieningstelsel niet onevenredig wordt aangetast?
- 1.4 Reclamant is van mening dat met het ontwerpbestemmingsplan, de uitgangspunten zoals deze golden voor het bestemmingsplan West, worden verlaten. Reclamant is van mening dat in de toelichting op het plan hiervoor een toelichting ontbreekt.

Beoordeling

1.1 *In het kader van het bestemmingsplan is een hoogbouweffectrapportage uitgevoerd. Onderdeel van de rapportage is een bezonningsstudie. Uit de bezonningstudie blijkt dat de omliggende panden, in de periode van 19 februari tot en met 23 oktober, tenminste 120 minuten zonlicht krijgen. De schaduw gedurende de winter zal zich, wanneer de zon laag staat in de namiddag en avonduren, met name manifesteren op het parkeerterrein van de te realiseren ontwikkeling. Wij zijn van mening dat er geen sprake is van onevenredige hinder ten opzichte van de bestaande situatie.*

In het kader van het bestemmingsplan is een windonderzoek uitgevoerd naar de effecten van het bouwplan op de omgeving. Uit het windhinderonderzoek blijkt dat op een klein gedeelte van de Kanaalstraat een klasse D is gemeten. De activiteiten 'slenteren' en 'langdurig stilzitten' wordt afgeraden. Aan de zijde van de Kanaalstraat zijn geen buitenruimten aanwezig behorende bij uw vastgoed. Er is dan ook geen sprake van enige onevenredige windhinder ter plaatse van uw vastgoed.

1.2 *Het bestemmingsplan gaat uit van de gemeentelijke parkeernormen, opgenomen in de beleidsregel parkeren. Uitgangspunt van ons parkeerbeleid is dat de voor een ontwikkeling benodigde parkeerplaatsen (parkeerbehoefte) op eigen terrein worden gerealiseerd. Bij het berekenen van de parkeerbehoefte wordt in beginsel alleen rekening gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan. Een eventueel bestaand tekort, ook wel historisch tekort genoemd, kan als regel buiten beschouwing worden gelaten.*

Voor het centrumgebied geldt nog de volgende nuancering op het uitgangspunt dat benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein moet worden gerealiseerd: voor ontwikkelingen gelegen buiten het voetgangersgebied geldt dat alleen bewoners en werknemers parkeren op eigen terrein. Bezoekers parkeren vindt plaats in de bestaande gebouwde parkeervoorzieningen. Als de parkeerbehoefte van de ontwikkeling redelijkerwijs binnen acceptabele loopafstanden kan worden overgenomen in een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening in het centrumgebied en hierin structureel capaciteit beschikbaar is, dan kan worden verzocht om de parkeerbehoefte over te dragen aan de gemeente tegen betaling van een afkoopsom van €12.000,- per parkeerplaats.

De parkeervraag voor de beoogde ontwikkeling bedraagt 193 parkeerplaatsen. De parkeergarage in de ontwikkeling heeft een omvang van 155 parkeerplaatsen. De parkeervraag voor deze locatie kan niet geheel op eigen terrein worden voorzien. Er is gekozen voor de volgende oplossing: de vaste parkeerders (bewoners en werknemers) kunnen in een gebouwde parkeervoorziening parkeren op de locatie (capaciteit 155 pp). Op de planlocatie wordt gebruik gemaakt van deelauto's. In totaal komen er 6 deelauto's. Door de inzet van 6 deelauto's daalt de parkeerbehoefte met 24 parkeerplaatsen. De planlocatie heeft een tekort van 15 parkeerplaatsen (197 pp – 155 pp – 24 pp = 15 pp). Het tekort aan parkeerplaatsen, is afgekocht. Met de betaling van de afkoopsom neemt de gemeente de parkeerbehoefte over. Door te voorzien in parkeergelegenheid in parkeergarage Haven Centrum. Wij zijn van mening dat er is voldaan ons parkeerbeleid.

1.3 *Planologisch wordt er niet meer detailhandel toegestaan dan dat er nu mogelijk is. Er is zelfs sprake van een (beperkte) afname. De binnenstad van Apeldoorn heeft te maken met leegstand van de detailhandel. Deze is vooral geconcentreerd in de aanloopstraten en (momenteel) de Oranjerie. Uit onderzoek van Locatus blijkt dat COVID nog een extra effect heeft op toename van de leegstand. Uit onderzoek van GoudAppel Coffeng blijkt echter dat Apeldoorn een vitale binnenstad heeft. Wel*

zetten we als gemeente in op het verminderen van de leegstand en aantal winkelmeters in met name de aanloopstraten.

Het plan 'De Hoofdstraat' ligt aan onze belangrijkste ader tussen het stationsgebied en de binnenstad, zoals beschreven in ons Ontwikkelperspectief Binnenstad Apeldoorn 'het Stadspark van Apeldoorn'. Deze lijn willen wij aantrekkelijk maken door een gemengd programma en wonen te realiseren. Daarom sluit deze ontwikkeling aan bij ons Ontwikkelperspectief Binnenstad.

Het toevoegen van woningen op deze plek in de binnenstad heeft een positieve ontwikkeling op de detailhandel. Door het toevoegen van meer woningen komt er meer draagvlak voor de voorzieningen. Ook dit past in de lijn die is uitgezet in het Ontwikkelperspectief Binnenstad.

1.4 Dit deel van de Hoofdstraat heeft in de loop van de tijd een gedaantewisseling ondergaan. Er is op dit moment een zeer divers beeld van bebouwing te zien die varieert van twee lagen met platdak tot vier lagen met platdak. Deels is er nog sprake van relictten van de oorspronkelijke lintstructuur, maar er is in de loop van de tijd ook een meer 'stadse bebouwing' toegevoegd met aaneengesloten bebouwing. Dit is met name de zien op de hoeken met de Kanaalstraat-Hofstraat en de Kalverstraat. De woontoren 'De Hoofdstraat' gaat deel uit maken van een reeks torens in de binnenstad: 'NewYork', 'het Potlood' en de Kadastertoren.

De gemeente is voornemens om de binnenstad te verdichten met meer woningbouw om daarmee te voldoen aan de grote vraag naar woningen. Tegelijkertijd is er een doelstelling om het centrum te vergroenen. Hiervoor is een ontwikkelperspectief binnenstad Apeldoorn ('Stadspark Apeldoorn') opgesteld en vastgesteld.

Het voorliggende ontwerp is passend in de huidige context.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt niet tegemoet gekomen.

De zienswijze is per brief van 21 juni 2021 ingetrokken.

2.2 [.....]

Inhoud van de zienswijze

2.1 Reclamant vindt het huidige plan te kolossaal en het plan kent met uitzondering van de groene daken, geen groen.

2.2 De in/uitrit van het complex is gesitueerd aan de Hoofdstraat. De Hoofdstraat is een hoofdas voor voetgangers en fietsers. Reclamant vindt het realiseren van een in/uitrit aan de Hoofdstraat dan ook ongeschikt.

2.3 Het realiseren van een in/uitrit aan de Hoofdstraat genereert ook meer verkeersdruk op de Kalverstraat – Molenstraat. Op deze weg is het nu al druk. In de toekomst komt daar nog de verplaatsing van de bussen van de Hofstraat naar de Kalverstraat bij.

2.4 In de wintermaanden is er sprake van slagschaduw. Reclamant kan hier geen informatie over vinden.

2.5 Ook is er sprake van windhinder. Ook hier kan reclamant geen informatie over vinden.

2.6 naar de mening van Reclamant is het plan niet duurzaam. Er wordt gebruik gemaakt van aardgas. Er zijn geen zonnepanelen.

Beoordeling

2.1 De gemeente is voornemens om de binnenstad te verdichten met meer woningbouw om daarmee te voldoen aan de grote vraag naar woningen. Tegelijkertijd is er een doelstelling om het centrum te vergroenen. Hiervoor is een ontwikkelperspectief binnenstad Apeldoorn 'het Stadspark van Apeldoorn' opgesteld en vastgesteld. In het plan worden naast de toepassing van groene daken ook het nodige groen in de gevels van zowel de Kanaalstraat als de Hoofdstraat opgenomen. Tevens zal het binnenterrein voorzien worden van een parkachtige inrichting, al is deze niet zichtbaar vanaf openbaar terrein. Het voorgenomen plan past binnen de nieuwe visie voor de binnenstad.

2.2 De planontwikkeling is gelegen aan zowel de Hoofdstraat als Kanaalstraat. Beide straten zijn onderdeel van de binnenstad waar voetgangers en fietsers een belangrijke positie op straat hebben. De ontwikkeling wordt ontsloten, voor wat betreft het autoverkeer, op de Hoofdstraat. De Hoofdstraat sluit aan op de Kalverstraat. In de nieuwe verkeersvisie voor de binnenstad, die de gemeenteraad

recent heeft vastgesteld, maken deze straten deel uit van de autoluwe binnenstad. Dat wil zeggen dat er geen doorgaand autoverkeer meer over deze straten rijdt. De ontsluiting van bijvoorbeeld individuele parkeergarages, kunnen nog wel worden gerealiseerd. De omvang van de parkeergarage is zodanig dat het aantal verkeersbewegingen dat wordt gegenereerd, goed en veilig kan worden afgewikkeld op zowel de Hoofdstraat als de Kalverstraat.

2.3 Recentelijk is door de gemeenteraad de nieuwe Visie op mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn vastgesteld. Hierin is aangegeven dat om het nieuwe Stadspark van Apeldoorn te realiseren, er een aantal wijzigingen op het gebied van Mobiliteit worden doorgevoerd. Eén van de onderdelen uit deze nieuwe visie, is het autoluw maken van de binnenstad. Dat betekent dat straks doorgaand verkeer door de binnenstad niet meer mogelijk is, waardoor de verkeersbelasting op zowel de Kalverstraat als de Molenstraat Centrum aanzienlijk afneemt.

2.4 Voor het plan is een hoogte effectrapportage uitgevoerd, zie hiervoor bijlage 4 en 5 van de bijlagen bij de toelichting. Onderdeel van de rapportage is een bezonningsstudie. Uit de bezonningstudie blijkt dat de woonruimtes van omliggende woningen altijd 2 of meer zonuren zullen hebben gedurende de lente, zomer en herfst. In de wintermaanden, wanneer de zon laag staat in de namiddag en avonden, zal de schaduw zich met name manifesteren op het parkeerterrein binnen het bouwblok.

2.5 Voor het aspect windhinder verwijzen wij u naar de bijlagen 4 en 5 van de bijlagen bij de toelichting. Uit het windhinderonderzoek blijkt dat als gevolg van het bouwplan voor het grootste deel op de Hoofdstraat en Kanaalstraat de kwaliteitsklassen A, B en C aanwezig zijn. Op een klein gedeelte van de Kanaalstraat is er sprake van kwaliteitsklasse D. Voor kwaliteitsklasse D geldt dat langdurig stilzitten en slenteren wordt afgeraden. Nergens in het onderzoeksgebied bleek een overschrijding van het criterium tot windgevaar.

2.6 Het project wordt gasloos uitgevoerd. Daarnaast zal de opwekking van warmte -centraal in het gebouw geregeld worden, dus geen individuele warmteopwekking. Een centrale opwekking heeft het voordeel dat goed en makkelijker kan worden ingespeeld op toekomstige en vernieuwende mogelijkheden op dit gebied. Ook zal het aspect koeling in de totale afweging worden meegenomen.

Ten aanzien van duurzame mobiliteit voorziet het plan in de mogelijkheid van deelauto's. Hiertoe worden 6 elektrische deelauto's ter beschikking gesteld aan de bewoners.

Het plan draagt ook bij aan de vergroeningsopgave voor de binnenstad. Er worden hoogwaardige groene gevels aan zijde Hoofdstraat en hoek Hoofdstraat/Kanaalstraat gerealiseerd. Daarnaast zullen plantenbakken op de balkons worden geplaatst. In samenspraak met de gemeente zal het omliggende (semi) openbare terrein worden ontworpen en ingericht. Hierbij zal het accent liggen op een groene inrichting. Op de platte daken van de appartementenblokken zullen groene daken worden gerealiseerd.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt niet tegemoet gekomen.

2.3 [.....]

Inhoud van de zienswijze

3.1 Reclamant geeft aan dat het 22 verdiepingen tellende woontoren te hoog is voor het centrum van Apeldoorn. Reclamant vindt het plan niet in het centrum passen. Het gehele centrum is vrijwel allemaal laagbouw. Reclamant geeft aan dat er met het plan een verwijzing wordt gemaakt met de uitstraling van de allure van de wolkenkrabbers van New York. Reclamant vraagt zich af of Apeldoorn zich zo naar de buitenwereld wil profileren.

Beoordeling

3.1 In het centrum van Apeldoorn varieert de hoogte van de bebouwing sterk; tussen de 1 á 2 lagen tot en met 5 lagen. Een gemiddelde hoogte is zo'n 4 lagen. Uitzonderingen op dit gemiddelde zijn er ook in de vorm van hogere accenten, zoals bijvoorbeeld de Stadhuistoren, de Kadastertoren, het 'Potlood' en het recent opgeleverde woongebouw 'New York'. Deze hoge accenten horen bij een stad met de omvang van Apeldoorn. Natuurlijk is het zaak dat hoge gebouwen met zorg worden ingepast in de stedelijke context zodat ze een mooie toevoeging vormen aan de stad en geen negatieve impact hebben. In samenspraak met de CRK is de positie van de toren ten opzichte van de bouwblokken langs de Kanaalstraat en de Hoofdstraat bepaald.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt niet tegemoet gekomen.

2.4 [.....]

Inhoud van de zienswijze

4.1 Reclamant geeft aan dat het plan onnodig is. Er is al te veel leegstand van winkelpanden en te dure (huur) woningen in Apeldoorn.

Beoordeling

4.1 Voor de binnenstad van Apeldoorn is een nieuwe visie gemaakt en ligt er een ontwikkelperspectief. De binnenstad van Apeldoorn transformeert naar stadspark en realiseert nieuwe woningen. De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de nieuwe ambities voor de binnenstad. Planologisch wordt er niet meer detailhandel toegestaan dan dat er nu mogelijk is. Er is zelfs sprake van een (beperkte) afname. Zie verder de beantwoording bij 1.3.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt niet tegemoet gekomen.

2.5 [.....]

Inhoud van de zienswijze

5.1 Reclamant is in grote lijnen zeer positief over het plan. Apeldoorn Centrum kan deze hoogbouw zeker gebruiken. Het versterkt stedelijk karakter en zorgt voor meer bewoning in het centrum. Naar de mening van reclamant kan het verticale gedeelte van woontoren versterkt worden door verticale elementen te accentueren. De woontoren mag een rankere uitstraling krijgen.

5.2 Reclamant geeft aan dat het plan, aan de zijde van fietsenhandel Blok, door het realiseren van een extra verdieping een gevarieerder uitstraling krijgt.

Beoordeling

5.1 Bedankt voor uw feedback op het plan. Goed om te horen dat u in grote lijnen positief bent over het voorgenomen bouwplan.

Een architect heeft verscheidene ruimtelijke middelen tot zijn beschikking om expressie, vorm en detail mee te geven aan een gebouw. Er zijn verscheidene architectonische middelen om de verticaliteit van een toren te versterken. Toepassing van verticale elementen in welke vorm dan ook, is inderdaad een middel. In dit geval heeft de architect echter gekozen voor inzet van raster als expressiemiddel. Om de toren een ranker profiel te geven zijn bovendien in de loop van het proces extra verdiepingen toegevoegd.

5.2 De bebouwingshoogtes aan de bestaande bebouwing aan zijde van de Hoofdstraat varieert van 2 lagen tot 4 lagen. Het belendende pand, van de fietsenwinkel, is 3 lagen hoog. Het voorliggende ontwerp is 4 bouwlagen hoog. Hiermee sluit het goed aan op de bestaande bebouwing. Wij zijn van mening dat het toevoegen van één laag extra te overheersend is qua hoogte massa.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt niet tegemoet gekomen.

2.6 [.....]

Inhoud van de zienswijze

6.1 Reclamant geeft aan verheugd te zijn over de voorgenomen ontwikkeling. Reclamant maakt zich zorgen over de materialisatie. Reclamant roept op om gebruik te maken van milieuvriendelijke materialen zoals hout.

Beoordeling

6.1 Allereerst bedankt voor uw positieve zienswijze.

Het gebouw bestaat hoofdzakelijk uit een betonnen casco met gevelbakstenen en aluminium kozijnen. Nadere afwegingen ten aanzien van detaillering en materiaalstaat komt in het verdere ontwerpproces aan bod. Hierbij zal ook de mate van duurzaamheid worden beschouwd. Het gebouw zal voor wat betreft duurzaamheid voldoen aan de recent aangescherpte BENG-eisen. De verwarming van het gebouw zal op een gasloze en toekomstbestendige wijze geschieden door gebruik te maken van de bodem.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt niet tegemoet gekomen.

2.7 [.....]

Inhoud van de zienswijze

Reclamant geeft aan de woontoren een mooi ontwerp te vinden. Maar, reclamant geeft aan zich zorgen te maken over de toename van verkeersdruk op de Kalverstraat – Molenstraat centrum. Deze straat is nu al druk en zal nog drukker gaan worden. Ook nabij het station worden nieuwe woningen gebouwd. Reclamant heeft hierover een drietal vragen:

- Hoe houdt dit plan rekening met de toename van verkeer?
- Hoe wordt ervoor gezorgd dat er de toename van verkeer beperkt blijft?
- Hoe wordt ervoor gezorgd dat de onvermijdelijke toename van verkeer niet tot (extra) overlast en onveilige situaties leidt?

Beoordeling

Onlangs is de nieuwe Visie op mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin is aangegeven dat om het nieuwe Stadspark van Apeldoorn te realiseren, er een aantal wijzigingen op het gebied van Mobiliteit worden doorgevoerd. Eén van de onderdelen uit deze nieuwe visie is het autoluw maken van de binnenstad. Dat betekent dat straks doorgaand verkeer door de binnenstad niet meer mogelijk is. Door deze maatregel neemt de verkeersbelasting op zowel de Kalverstraat als de Molenstraat Centrum aanzienlijk af.

Conclusie

Aan de zienswijze wordt niet tegemoet gekomen.

4 Ambtshalve wijzigingen

Ambtshalve wijzigingen zijn wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan (ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan) die niet naar aanleiding van zienswijzen, maar ambtshalve worden doorgevoerd. Deze aanpassingen zijn nodig ter verhoging van de juridische kwaliteit van het bestemmingsplan of zijn het gevolg van gewijzigde inzichten, beleid of regelgeving.

De volgende wijzigingen zijn aangebracht aan het plan:

Cursief aangegeven tekst = toegevoegd

Doorgehaalde tekst = verwijderd

Er zijn geen ambtshalve wijzigingen.