

Reactienota inspraak en overleg

Voorontwerpbestemmingsplan "Stationsomgeving Hanzelijn"

Inspraak

In overeenstemming met de algemene inspraakverordening van de gemeente Kampen wordt aan ingezetenen van de gemeente een belanghebbende natuurlijke en rechtspersonen de gelegenheid geboden tot het indienen van een inspraakreactie. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft daartoe met ingang van 17 november 2010 tot en met 5 januari 2011 ter inzage gelegen. Gedurende de termijn zijn de volgende reacties ingediend. In verband met de wet bescherming persoonsgegevens worden de adresgegevens van de insprekers niet gepubliceerd, deze zijn wel bekend bij de gemeente. De inspraakreacties worden onderstaand kort samengevat en genummerd, waarna per rubriek de gemeentelijke reactie volgt. Vervolgens moet nog worden gemeld dat een aantal insprekers gebruik heeft gemaakt van e-mail en hierbij geen adresgegevens heeft gegeven. Vanwege het ontbreken van adresgegevens en het gegeven dat de gemeente heeft aangegeven dat inspraakreacties mondeling of schriftelijk kunnen worden ingediend (niet elektronisch) kan er geen gemeentelijke reactie worden verzonden. De inspraakreacties worden op volgorde van binnenkomst behandeld.

Brief 1

1. De plek van de openbare brede school, sporthal en moskee is onjuist.

Brief 2

2. Het stationsplein met voorzieningen, de ontsluiting voor bus en auto en de fietspaden moeten voor 12 december 2012 gereed zijn.

Brief 3 (Islamitische stichting Nederland)

3. Insprekers hebben groot bezwaar tegen de locatie van de moskee zoals deze nu in het voorlopig ontwerp is opgenomen;
4. insprekers hebben gevraagd om een perceel van 3500m² en krijgen een perceel van 1100m² waarbij het parkeerterrein moet worden gedeeld, hier staan wij niet positief tegenover gezien het niet zeker is dat het gewenste aantal parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar is. Daarnaast is er het risico dat bezoekers van het station en het winkelcentrum hier zullen gaan parkeren;
5. gezien het aantal treinen dat hier per dag vlak langs zal rijden, denken insprekers dat het hier niet stil genoeg zal zijn ondanks de geluidsreducerende maatregelen die genomen zullen worden;

Brief 4 (C1000 vastgoed)

6. Inspreker geeft aan dat tijdens de informatieavond werd gesproken over een winkelcentrum van in totaal 6000m². Dit terwijl de gemeenteraad van Kampen onlangs heeft besloten twee wijkwinkelcentra van 4000m² toe te staan. Gevraagd wordt het verschil in meters te verklaren.

Brief 5 (Primera)

7. Insprekers zouden graag de Laad/ Los straat en de in/ uitgang van de supermarkten omgedraaid zien;
8. de in / uitgang van de parkeergarage dient bij voorkeur niet uit te komen in de hal van de supermarkt, hiermee is de consument alle contact met de andere omliggende winkels kwijt;

9. als de discounter niet zichtbaar is in het straatbeeld verzwakt dat de uitstraling en kracht van het winkelcentrum;
10. het winkelcentrum heeft een minimaal draagvlak nodig om rendabel een winkelunit te kunnen exploiteren;
11. merkt op dat het niet automatisch zo is dat consumenten als het centrum is gebouwd daar hun boodschappen komen doen;
12. vraagt naar een prognose van de ontwikkeling van het aantal te bouwen woningen per jaar;

Brief 6 (Omwonende Aida)

13. Insprekers gaan niet akkoord met de geplande situatie achter de woningen aan de Aida, deze komen te kort op de woningen aan de Aida te staan.

Brief 7 (C1000 supermarkten Kampen)

14. Op 21 oktober 2010 heeft de gemeenteraad van Kampen het rapport "Kampen, ontwikkelingsmogelijkheden buurt- en wijkwinkelcentra" vastgesteld. Hierbij is gekozen voor scenario 2, het creëren van twee sterke wijkwinkelcentra in Kampen van ieder 4.000 m² WVO detailhandel. In het plan is ruimte voor een winkelcentrum van 6.000m² terwijl in bovengenoemd raadsbesluit wordt gesproken van 4.000m². Gevraagd wordt het verschil te verklaren;

Brief 8 (Houthof Buruma namens Melmerpark B.V.)

15. Melmerpark B.V is eigenaar van gronden gelegen in het bestemmingsplan "melmerpark". In de in 2003 gesloten overeenkomst met de gemeente heeft de gemeente zich ertoe verplicht geen met het projectgebied vergelijkbare projecten binnen de gemeente te (doen) realiseren dan na voorafgaand overleg met Polderpoort B.V (thans Melmerpark B.V.) De gemeente heeft zich tevens verplicht zich in te spannen om de negatieve gevolgen voor Polderpoort B.V. zo veel mogelijk te beperken. Genoemde overeenkomst zag oorspronkelijk alleen op detailhandelontwikkelingen maar strekt zich, nadat was gebleken dat het plangebied niet geheel te vullen was met detailhandel en het project om die reden is uitgebreid zodanig dat daaronder ook kantoorontwikkeling is begrepen, ook daartoe uit. Genoemd voorafgaand overleg met Melmerpark B.V. heeft niet plaatsgevonden. Dit klemt gezien het evident is dat Melmerpark B.V. nadeel zal ondervinden van kantoorvestiging in het Stationsgebied. Het mogelijk maken van kantoorontwikkeling in het voorliggende voorontwerpplan is dan ook in strijd met de gronduitgifteovereenkomst. Het spreekt voor zich dat Melmerpark B.V. er op heeft mogen vertrouwen dat de door het sluiten van genoemde overeenkomst gewekte verwachtingen ook bestuursrechtelijk gehonoreerd zouden worden;
16. Inspreker merkt op dat volgens de planregels en uitwerkingsregels kantoren een maximum bruto vloeroppervlakte mogen hebben van 110.000m² Daarnaast mag dat maximum ook nog eens met 10% worden verhoogd evenals de bouwhoogte, dit is teveel;
17. Het rapport dat in de toelichting wordt genoemd dat aangeeft dat er na 2012 ruimte is voor ontwikkeling van gemiddeld 5000 tot 6000m² tot een maximum tussen de 85.000 en 110.000m² maakt geen deel uit van de ter inzage gelegde stukken;
18. Bovengenoemd rapport is niet meer actueel. In dit verband wordt verwezen naar de "Slotverklaring kantorentop" waarin een beroep wordt gedaan op verschillende bestuurslagen van de overheid en anderen om eerst de voor handen zijnde kantoorlocaties te benutten voordat nieuwe locaties in ontwikkeling worden genomen; concludeert dat de kantorenmarkt is verzadigd; concludeert dat eerst maar eens de bestaande planologische mogelijkheden benut moeten worden en het bestemmingsplan Melmerpark gerealiseerd en gevuld moet worden, voordat het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan in procedure wordt gebracht.
19. Vraagt zich af op basis van een rapport van Stec "Quickscan marktkansen kantoren Europa Allee" of er wel voldoende vraag is naar kantoren. Op basis van bovengenoemd rapport wordt

opgemerkt dat door het starten met een planologische procedure voor het Hanzestation voordat de kantorenlocatie op Melmerpark is gerealiseerd en gevuld de marktpositie van Melmerpark B.V. wordt verzwakt en dat ook de locatie Hanzestation niet goed tot zijn recht zal komen omdat de vraag eenvoudigweg niet toereikend is;

20. Vraagt zich af of het reëel is te veronderstellen dat het plan binnen tien jaar economisch uitvoerbaar is, dat is op dit moment niet voldoende onderbouwd.
21. Dat geldt gezien de slapte op de woningmarkt evenzeer indien het woningbouwprogramma hierbij wordt betrokken.;
22. Vervolgonderzoeken ontbreken als gevolg waarvan de uitvoerbaarheid van het plan niet inzichtelijk is. Zo zijn er pre historische resten aanwezig, deze locaties zijn niet goed inpasbaar in het bestemmingsplan, vervolgonderzoek is nodig;
23. Inspreker geeft aan dat er geen onderzoek gedaan naar de effecten op onder meer de grote modderkruiper, onzeker is of een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en fauna wet is vereist waarbij ook compenserende maatregelen moeten worden uitgevoerd, gezien de modderkruiper een strikt beschermde soort is kan een ontheffing alleen worden verleend indien er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn om het plan te realiseren dat zulks het geval is is niet gesteld in de toelichting noch gebleken. Ook tav de in het plangebied voorkomende vleermuizen is niet aangetoond dat ontheffing kan worden verleend, te meer daar de sloop van de bebouwing niet voor 15 maart 2009 kan worden uitgevoerd (blz 23 toelichting);
24. Nader geluidsonderzoek is nodig, net als toetsing aan het gemeentelijk ontheffingsbeleid, verder staat er dat een hoge bebouwingsdichtheid die nodig zou kunnen zijn ter afscherming van het spoorweggeluid haaks kan staan op de eisen tav externe veiligheid;
25. Er is aldus de toelichting nader bodemonderzoek vereist
26. Dat geldt ook voor de watertoets, wat dit betekent voor de plankosten is niet duidelijk;
27. Luchtkwaliteit, nader onderzoeken externe veiligheid zijn nog niet uitgevoerd, onduidelijk is wat dit voor gevolgen heeft voor de economische haalbaarheid van het plan;
28. Geeft aan dat er geen blijk wordt gegeven dat de SER ladder goed is toegepast, deze zou er aldus de inspreker toe leiden dat eerst de locatie Melmerpark ten volle wordt benut alvorens een nieuwe locatie in overweging te nemen.
29. Concludeert gezien bovenstaande dat Melmerpark BV van mening is dat het voorontwerpbestemmingsplan in strijd is met gewekte verwachtingen, niet voldoet aan de eisen van zorgvuldige voorbereiding en het motiveringsbeginsel, de uitvoerbaarheid van het plan is niet verzekerd, het plan is voorts in strijd met provinciaal beleid en om die reden is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Brief 9 (A.T. Osborne namens bewoners Aida en De Kwint)

30. De reactie richt zich tegen het deel van het plan waarmee mogelijk wordt gemaakt dat de oude Van Niersallee wordt verlegd zodat deze in de directe nabijheid komt te liggen van de woningen (erfgrens) aan de Kwint, op een afstand van 26 meter, evenals tegen het deel van het plan waar woningbouw mogelijk wordt gemaakt in de directe nabijheid van de Aida op een afstand van 28 meter. De reactie richt zich tevens tegen het deel van het plan met de bestemming 'maatschappelijk uit te werken' in de directe omgeving van het spoor.
31. Inspreker verzoekt de bestaande geluidswal te handhaven en geen bebouwing toe te staan in 'de groenstrook';
32. Naar aanleiding van teksten in de verkoopbrochure en koopcontracten mochten de cliënten bij aankoop van de percelen er op vertrouwen dat de groenstrook ook na aankoop van de percelen zou blijven bestaan.
33. Het tracé van de Niersallee in het voorontwerp wordt verlegd, daarnaast zal de verkeersdrukte toenemen in verband met het toenemen van woon/werk verkeer en de bezoekers van het plandeel dat als 'maatschappelijk- Uit te werken' is bestemd. Dit zal als gevolg hebben dat de geluidhinder zal toenemen en de luchtkwaliteit en privacy af zullen nemen.

34. De afstand tussen de kavelgrens en de toekomstige weg is niet passend bij het open en ruime type bebouwing van de Kwint en de Aïda;
35. Het verleggen van de Niersallee heeft een grote omweg voor de bewoners van De Maten naar de oprit van de N50 tot gevolg;
36. De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt verslechterd. Indien het verkeer komt vast te staan is er voor de Maten nog maar één ontsluiting en wel een 30km weg dwars door de woonwijk;
37. Er ligt geen deugdelijk verkeersonderzoek ten grondslag aan dit plan, waarom is gekozen om de wijken op deze manier te ontsluiten is niet duidelijk;
38. Het verleggen van de geluidswal N50 zal de geluidsoverlast doen toenemen en
39. het uitzicht vanuit de woningen aan de Aïda en de Kwint doen verslechteren, doordat men de trein kan zien rijden op 8 meter hoogte;
40. Daarnaast maakt het plan mogelijk dat de vrijkomende ruimte wordt bebouwd ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen waardoor het uitzicht nog meer zal verslechteren;
41. Is het deel ' Maatschappelijk- Uit te werken' wel uitvoerbaar gezien de externe veiligheid, de geldende geluidsnormen en
42. Is er wel gekeken naar mogelijke wateroverlast van de taluds;
43. Een school, een sporthal en een moskee dienen goed bereikbaar te zijn terwijl de locatie zeer slecht bereikbaar is. Het bestemmingsverkeer zal door de wijken De Maten en Stationslocatie moeten rijden, wat extra verkeersoverlast geeft;
44. Er is ook een plek voor jeugd van 12 – 18 jaar voorzien. Door al deze maatschappelijke voorzieningen bij elkaar in een afgelegen deel van het gebied te projecteren zal een onveilige situatie ontstaan. Cliënten vrezen dat dit deel een hangplek zal worden voor jongeren waardoor de overlast en het gevoel van onveiligheid zal toenemen;
45. De woningen kunnen op zeer geringe afstand van de woningen aan de Aïda en de Kwint worden opgericht. Bovendien kunnen deze een hoogte hebben van 15 meter. Hierdoor zal zichthinder worden ondervonden en verlies aan privacy;
46. De huidige ecologische zone tussen de wijken De Maten en Stationsomgeving verdwijnt vrijwel geheel. Er zijn minder wandel- en fietsmogelijkheden op het fietspad naast de nieuwe toegangsweg. Het is maar de vraag of de Flora- en fauna ontheffingen kunnen worden verleend voor het verlies van leefgebied van deze soorten, waardoor de uitvoerbaarheid van het plan in geding komt;
47. In het plan van aanpak stationslocatie Kampen – Zuid 14 juli 2006 staat uitdrukkelijk dat het plangebied tussen de begrenzing van de N50, de Niersallee, de Venendijk en de Slaper ligt, dat deze hard is en bij de ontwikkeling van dit gebied de omgeving in acht moet worden genomen. In genoemd plan van aanpak zijn betreffende delen dan ook aangeduid als groen en water. In het bij voornoemd raadsbesluit horend verkeerskundig schetsontwerp Bisschopsmuts ligt de weg ook anders. Het voorontwerpbestemmingsplan diende op basis van deze uitgangspunten worden opgesteld. Het huidig voorontwerp is in strijd met het verkeerskundig ontwerp;
48. In de op 28 mei 2009 door uw raad vastgestelde structuurvisie is van enige bebouwing in de groenstrook evenmin sprake, noch is sprake van het verleggen van de weg naast de Kwint. Hierbij wordt verwezen naar de kaartjes stap 1 tot en met 3 op de pagina's 56, 58 en 60 van de structuurvisie. Daarom is er strijd met de structuurvisie;
49. Er is strijd met het (gewijzigde) Tracé besluit 2004, welk uitgangspunt is voor de ontwikkeling aan de stationsomgeving, in het tracé besluit wordt de weg niet verlegd naar de Kwint en ook de geluidswal wordt niet verplaatst;
50. Het vrijwel aan laten sluiten van de Aïda en De Kwint aan de nog te realiseren Stationsomgeving is in strijd met de tekst die in de structuurvisie staat opgenomen die bepaalt dat "het bestaande groen in de stad, de prettige maat en schaal van de woonwijken gekoesterd dienen te worden, bij de uitbreiding langs de bypass zal niet worden ingezet op één grote uitleglocatie"

51. In het voorontwerpbestemmingsplan woonwijken Kampen wordt verwezen naar het groenbeleidsplan 2004, waar het belang van het behoud van een groene omgeving ten behoeve van het behoud van het kleinschalig karakter van kampen benadrukt;
52. In genoemde groenbeleidsplan is de groenstrook langs de N50 aangemerkt als onderdeel van de hoofdgroenstructuur. Het volbouwen van de groenstrook als onderdeel van de hoofdgroenstructuur en het aaneengesloten ecologisch netwerk is hiermee volledig in strijd;
53. Ook bepaalt het groenbeleidsplan dat het openbaar groen niet zal worden verkocht, ook dit is strijdig;
54. Tevens staan er ontwerpnormen voor nieuwe woningen in (32m² groen per bewoner en 75m² per woning). Hier voldoet het plan ook niet aan;
55. In het gewijzigde tracébesluit van 2004, welke uitgangspunt is voor deze ontwikkelingen wordt de weg niet verlegd richting de Kwint en ook de geluidswal wordt niet verplaatst.
56. Realiseren van maatschappelijke voorzieningen zoals een school en een sporthal en moskee direct naast het spoor is in strijd met het Tracébesluit evenals het Besluit externe veiligheid. In het tracébesluit 2004 is bepaald dat de risicocontour voor het plaatsgevonden risico PR 10-6 gelegen is op een afstand van 30 meter uit het hart van de spoorbaan bij een tweesporig baanvak. Op grond van het besluit externe veiligheid inrichtingen zijn scholen kwetsbare objecten en een moskee en een sporthal beperkt kwetsbare objecten die niet mogen worden geprojecteerd binnen deze risicocontour terwijl dit met onderhavig plan wel gebeurt;
57. Daarnaast is het gelet op de geluidbelasting de vraag of deze nieuwe voorzieningen in de directe nabijheid van de Hanzelijn kunnen worden geprojecteerd. In het Tracébesluit wordt bepaald dat de voorkeursgrenswaarden dan wel de op de basis van het Tracébesluit verleende hogere waarden niet mogen worden overschreden en dat de reeds vastgestelde hogere waarden niet mogen worden verhoogd. Door de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen, zoals een school, in de directe nabijheid van de Hanzelijn kan waarschijnlijk niet worden voldaan aan de voor deze bestemmingen geldende voorkeursgrenswaarden;
58. bij de aanleg van nieuwe terreinen moet worden voldaan aan de SER ladder en moeten de relevante waarden en belangen in een gebiedsgerichte aanpak worden afgewogen onder meer aan de hand van gebiedsspecifieke kwaliteitsvoorwaarden;
59. De omgevingsvisie bepaalt dat een veelzijdige mix van woon- en werkmilieus elk met een eigen karakteristiek vooropstaat en dat de identiteit en eigenheid van de kernen leidend is bij opgaven als herstructurering, inbreiding en uitbreiding. De bebouwing van de groenstrook is hiermee in strijd nu hiermee de eigenheid van de wijk de Maten ten opzichte van de stationsomgeving wordt beperkt;
60. De bebouwing van de groenstrook is in strijd met de prestatieafspraken tussen de gemeente en de provincie Overijssel nu daarin is bepaald dat de provincie en gemeente streven naar hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit waarbij de focus wordt gelegd op stedenbouwkundige en architectonische ontwerpen en de overgang van stad en platteland;
61. Het voorontwerp is zodanig vormgegeven dat (onder andere) de bestemmingen wonen en maatschappelijk Uit te werken via uitwerkingsplannen worden gerealiseerd. Burgemeester en wethouders kunnen na vaststelling van het globale plan zonder enige vorm van instemming door de gemeenteraad uitwerkingsplannen vaststellen voor het gebied. Planvoorschriften bepalen zelfs dat een omgevingsvergunning voor het bouwen kan worden verleend indien een bouwplan in overeenstemming is met een ontwerp uitwerkingsplan en belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijze kenbaar te maken;
62. De randvoorwaarden in de uitwerkingsregels van het plan door het college zijn zeer summier. Dit betekent dat het college, na vaststelling van dit plan, de woningen op ieder gewenste wijze kan vormgeven, bijvoorbeeld door het gebied volledig te bebouwen met woontorens van 15 meter zonder dat de raad daar nog enige invloed op heeft. Cliënten vinden de randvoorwaarden te summier. Er dienen minstens voorwaarden gesteld te worden ten behoeve van een meer gedifferentieerde bebouwingswijze;

63. Dit geldt ook voor de bestemming maatschappelijke doeleinden. Na vaststelling van het plan kan het college derhalve naar eigen inzicht een veelheid van maatschappelijke en overige functies toestaan in het gebied;

Brief 10 (Bewoner Kwint)

64. Het plan maakt een onacceptabele inbreuk op ons woongenot. Wij zullen veel overlast ondervinden als het plan wordt uitgevoerd;

Brief 11 (Stichting OOK openbaar onderwijs Kampen)

65. In een eerdere fase is een nieuw te bouwen basisschool toegewezen aan het openbaar onderwijs, het voorgestelde inrichtingsplan geeft een locatie voor de basisschool aan, waar wij ons niet in kunnen vinden;
66. Vraagt of er geen veiligheidsrisico's aanwezig zijn;
67. Merkt op dat de relatie met woningbouw (van de doelgroep, kinderen basisschool) ernstig wordt verstoord door een strook nader te ontwikkelen appartementen en winkels;
68. Er is geen relatie met het voedingsgebied "het Onderdijks", de voorgestelde fietsroute is te lang en geeft geen/ weinig mogelijkheden voor individuele leerlingen om zich veilig te verplaatsen, de op termijn geplande fietsverbinding langs het spoor zal hierin geen verbetering brengen;
69. Er zal nauwelijks voldoende aanbod van leerlingen zijn om van een volwaardige school te kunnen spreken;

Brief 12 (e-mail)

70. Inspreker geeft aan het niet eens te zijn met het voornemen een moskee te bouwen omdat;
71. de Islamitische ethiek staat haaks op alles wat Christelijk is, het is ontoelaatbaar aan deze godsdienst grond te verkopen;
72. een moskee mag niet op zo'n prominente plaats komen;
73. aldus een artikel op www.nu.nl wordt bij het realiseren van een moskee een waardedaling gecreëerd in het stationsgebied;

Brief 13 (e-mail)

74. Inspreker heeft bezwaar tegen de locatie van het plandeel 'Maatschappelijk- Uit te werken' omdat de functies zijn zodanig ingeklemd tussen het dijklichaam van de Hanzelijn en de te realiseren woningen zodat de ontsluiting van deze functies uitsluitend door de woonwijk mogelijk is;
75. De verkeersbewegingen zijn daarmee te hoog voor de bewoners van zowel de nieuwe wijk als de bestaande wijk De Maten;
76. Inspreker raad aan de functies om te ruilen met de kantoorfuncties die gesitueerd is grenzend aan de hoofdontsluitingsweg van de nieuwe wijk;

Brief 14 (e-mail)

77. Gelijk aan 70 t/m 73 plus de opmerking dat, metershoge minaretten niet passen bij Kampen dat bekend staat om haar IJsselfront en historische gebouwen;
78. Het woongenot voor de bevolking in het plangebied zal verminderen omdat er een moskee in hun wijk staat, door het vijf keer oproepen voor gebed en
79. Inspreker verwacht overlast van parkerende moskee bezoekers die hun auto niet kwijt kunnen op het parkeerterrein bij de moskee;

Brief 15 (e-mail)

80. Gelijk aan brief 12 en 14

81. met daarnaast de aanbeveling een referendum te houden binnen de gemeente Kampen, over het wel of niet laten bouwen van een moskee.

Brief 16 (e-mail)

82. Gelijk aan brief 12 en 14.

Brief 17 (e-mail)

83. Gelijk aan brief 12 en 14.

Brief 18 (e-mail)

84. Ik stem tegen de antichristelijke bestemming;

Brief 19 (e-mail)

85. Gelijk aan brief 12 en 14

Brief 20 (e-mail)

86. Gelijk aan brief 12 en 14

Brief 21 (e-mail)

87. Gelijk aan brief 12

Brief 22 (e-mail)

88. Gelijk aan 12 en 14

Brief 23

89. Gelijk aan 12 en 14

90. Verzoekt brede publiciteit te geven aan de plannen voor de bouw van een moskee;

91. Verzoekt een referendum over de bouw van een moskee;

Brief 24 (Wijkvereniging De Maten)

92. Vanuit de wijkvereniging hebben wij aangegeven het wenselijk te vinden dat bewoners via een makkelijke directe verbinding met de auto hun boodschappen kunnen doen in het nieuwe wijkcentrum zonder 1500 meter om te moeten rijden, nu blijkt dat bewoners van de Maten weer kilometers om moeten rijden, vooral voor ouderen is de fiets geen optie;

93. Als dit is om veel verkeer dwars door de wijk tegen te gaan dan is er sprake van een tegenstelling, de brede school, sporthal en moskee zal veel verkeer aantrekken dat door de wijk moet;

94. Delen van de oude Niersallee worden niet alleen verlaagd maar ook verlegd, bewoners van de Kwint en Aida voelen zich in het ootje genomen en zullen planschade claimen;

Brief 25 (e-mail)

95. Gelijk aan brief 12 en 14

Brief 26 (omwonende Aida)

96. De huizen tegenover de Aida moeten komen te vervallen;
 97. De groene strook tot aan de geluidswal moet worden gehandhaafd;

Brief 27 (e-mail)

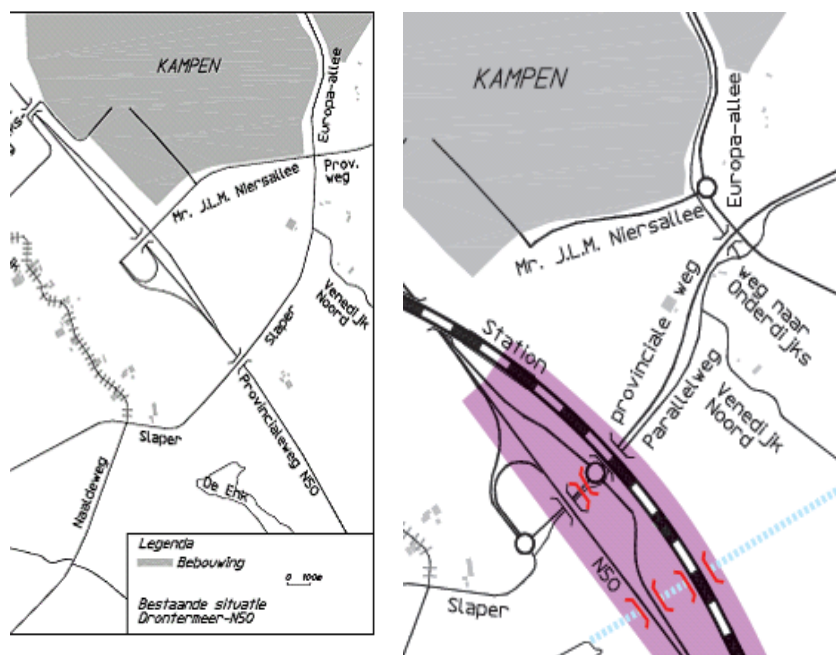
98. Gelijk aan brief 12

GEMEENTELIJKE REACTIE OP DE INSpraak

	Reactie nummer
<p>Het begrip goede ruimtelijke ordening is in de wet niet nader omschreven. Met de nieuwe Wro is beoogd aan het begrip een ruimere strekking te geven dan er in de loop der jaren in de (oude) WRO is toegedacht. Onze samenleving is constant in ontwikkeling. Het bieden van fysieke ruimte en het realiseren van een duurzame ruimtelijke kwaliteit zijn beleidsmatig onlosmakelijk. Ruimtelijke ordening draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving, niet alleen het verschaffen van voldoende ruimte voor allerlei maatschappelijke functies en voorzieningen maar ook het gebruik dat daarvan wordt gemaakt. Het beleid ten aanzien van een ruimtelijke inrichting van een bepaald gebied of ten aanzien van bepaalde aspecten daarvan komt tot stand na afweging van alle ruimtelijke relevante belangen. Dat is in onderliggend bestemmingsplan het geval. Het plan is grotendeels globaal van opzet zodat de uit te werken delen naar de inzichten die dan heersen kunnen worden gerealiseerd. De kaders waarbinnen kan worden uitgewerkt zijn wel aangegeven en gemotiveerd.</p> <p>Aldus de Wro hoeft er geen inspraak meer te worden verleend aan een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan kan direct als ontwerp in procedure worden gebracht. Er is met dit bestemmingsplan voor gekozen om toch een inspraakronde te houden zodat een ieder kennis heeft kunnen nemen van de voorgenomen planontwikkeling. Het ontwerpbestemmingsplan zal zijn aangevuld met de benodigde onderzoeken.</p> <p>Mede ter uitvoering van onderhavige bestemmingsplan is de gemeente voornemens anterieure overeenkomsten te sluiten met de grondeigenaren in het exploitatiegebied. Als deze overeenkomsten voor de vaststelling van het bestemmingsplan worden afgesloten kan het vaststellen van een exploitatieplan achterwege blijven.</p>	<p>29</p>
<p>Een bestemmingsplan is een bijzonder document, de verbeelding en de regels zijn de juridisch verbindende elementen daarin. De toelichting is er voor om de bedoeling van het plan te verduidelijken. In de toelichting wordt het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid weergegeven, worden de kenmerken van bijvoorbeeld een wijk vastgelegd, komen milieuaspecten aan de orde en worden eventuele ontwikkelingen in het plangebied in kaart gebracht. Soms is het duidelijk dat ergens een bepaalde ontwikkeling moet gaan plaatsvinden, maar zijn de details nog niet bekend, duidelijk is bijvoorbeeld dat er een woonwijk met winkels komt, maar waar nu precies parkeerplaatsen komen en waar de huizen en waar een kantoor is nog niet bekend. Dan kan in een bestemmingsplan de bestemming 'uit te werken' worden opgenomen. Binnen deze uit te werken bestemming moeten wel enkele uitwerkingsregels worden opgenomen, zodat al wel enig inzicht bestaat in wat er komen gaat. Als de details dan bekend zijn, kan de bestemming worden uitgewerkt in een gedetailleerd plan. Zo'n uitwerking of wijziging van het bestemmingsplan is mogelijk met toepassing van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Het voordeel van globale plannen is dat nu nog niet alle details bekend hoeven te zijn of een ontwikkeling nog niet direct in gang hoeft te worden gezet. Ook een uitwerkingsplan moet aan goede ruimtelijke onderbouwing voldoen.</p> <p>De motivering van een plan moet zodanig worden vermeld dat zij inzicht biedt in de gedachtegang van het bestuursorgaan, deze gedachte staat omschreven in de toelichting van het bestemmingsplan.</p>	<p>20</p> <p>61, 62, 63</p>

Beleid:

Tracé besluit



Het tracé is onder andere gericht op het verleggen van de oude mr. J.L.M. Niersallee naar de andere zijde van het bestemmingsplangebied.¹ Blz. 20. “De mr. J.L.M. Niersallee blijft deels in aangepaste vorm gehandhaafd als verbinding tussen de woonwijk De Maten en de Europa-allee. Het baanlichaam van de weg wordt echter tussen de oorspronkelijke aansluiting op de rijksweg N50 en de toegang tot woonwijk De Maten verwijderd. Via deze weg kan in de toekomst mogelijk ook het stationsgebied worden ontsloten” Pagina 21 “ Het is denkbaar dat in relatie tot de ontwikkeling van het toekomstige stationsgebied en of de woonwijk Het Onderdijs, zoals begrensd door de huidige mr. J.L.M. Niersallee, de verlegde provinciale weg en de Hanzelijn, aanpassingen in het bovenomschreven ontwerp van de wegen nodig zijn. In dat geval zullen dergelijke wijzigingen worden opgenomen in het latere bestemmingsplan voor het stationsgebied van de gemeente Kampen. Randvoorwaarde daarbij is dat de akoestische situatie rondom de verlegde provinciale weg, zoals vastgelegd in het Tracé besluit Hanzelijn met de daarbij gehanteerde uitgangspunten als verkeersintensiteiten, niet verslechtert”.

Omgevingsvisie

Met betrekking tot het toepassen van de SER ladder voor een stedelijke omgeving wordt door de provincie in de provinciale verordening het volgende opgemerkt:

Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verhardens leggen op de *groene omgeving* wanneer aannemelijk is gemaakt:

- dat er voor deze opgave in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwd gebied en de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;
- dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaand bebouwd gebied optimaal zijn benut.

Het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom, daarnaast binnen de in de omgevingsvisie aangegeven geplande woonwijken en bijzondere gebiedscondities benutten van de *stedelijke omgeving*. Het voorliggende plan past binnen deze ontwikkelingsperspectieven.

Reactie
nummer

30, 33, 35
38, 49,55,
94

Reactie
nummer

28

58, 59, 60

¹ Overgenomen uit het Tracébesluit Hanzelijn Toelichting op het Oude Land, December 2003

<p>In de toelichting zijn de gebiedskenmerken meegenomen. Op grond van de gebiedskenmerken zijn het behoud van het veenpakket, een waterpeil niet lager dan noodzakelijk voor graslandgebruik en de instandhouding van de maat en schaal van het landschap met grote open ruimtes en langgerekte kavel structuren met beplanting het uitgangspunt. In het plan wordt een hoog waterpeil gehandhaafd om inklinking tegen te gaan. Daarnaast worden grote open ruimtes in het plangebied gecreëerd met structurerende bomenrijen. Het plan sluit hiermee aan op de ter plaatse geldende gebiedskenmerken.</p> <p><i>Structuurvisie</i> De structuurvisie spreekt zich uit over de ruimtelijke ontwikkeling van de gehele gemeente, het is een richtinggevend document om voor langere termijn de ruimtelijke samenhang tot stand te brengen en bezit daarom een zekere mate van globaliteit en abstractie. In de structuurvisie is de stationslocatie Hanzelijn opgenomen. De kaartjes foto's en tekeningen in de structuurvisie zijn bedoeld ter illustratie. De tekst die wordt aangehaald in de inspraakreactie "het bestaande groen in de stad, de prettige maat en schaal van de woonwijken gekoesterd dienen te worden, bij de uitbreiding langs de bypass zal niet worden ingezet op één grote uitleglocatie" gaat over de bypass en niet over de stationslocatie.</p> <p><i>Groenbeleidsplan</i> Op dit moment is er een herziening in de maak van het groenbeleidsplan. In het huidige groenbeleidsplan wordt gesproken over een ecologische verbinding binnen het groene netwerk, maar er is geen maat vastgelegd. De verbinding is bedoeld voor waterdieren en oeverplanten. Er is in het plan rekening gehouden met een drassige oever, die overeenkomt met de huidige situatie. Bovendien is er een brede berm met het bestaande pad met bomen gehandhaafd, waardoor zowel de ecologische als recreatieve mogelijkheden worden gerespecteerd. Ten behoeve van de werkzaamheden in de strook langs de A50 en de Maten is onderzoek verricht naar voorkomende planten- en diersoorten. In deze zone zijn geen soorten aangetroffen die bescherming genieten en/of soorten waarvoor een ontheffing noodzakelijk is.</p>	<p>48</p> <p>50</p> <p>46,51,52,53,54</p>
<p>Hoofdstuk 3 onderzoek</p> <p><i>Archeologie</i> Het archeologisch cartografisch onderzoek is uitgevoerd, de resultaten hiervan zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan. Naar aanleiding daarvan wordt nog op enkele plekken een proefsleuvenonderzoek gehouden. Dit onderzoek moet plaatsvinden vóór de inrichting van het plangebied omdat de onregelmatig gevormde en verspreid liggende locaties na verkaveling en invulling van het gebied met bebouwing nooit volledig onderzocht kunnen worden. Na het proefsleuven-onderzoek wordt selectiebeleid toegepast: vrijgave voor planvorming, bescherming of verder onderzoek.</p> <p><i>Milieu</i> <i>Bodem</i> In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan staan diverse bodemonderzoeken en de resultaten daarvan vermeld. Voorafgaand aan de uitvoering van het bestemmingsplan wordt de genoemde asbestverontreiniging gesaneerd.</p> <p><i>Geluid</i> In het kader van de Wet geluidhinder hoeft alleen gekeken te worden naar de geluidniveau's op de in artikel 1 van de Wet limitatief opgesomde geluidgevoelige bestemmingen. Daarnaast moet vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening worden voorkomen dat verschillende functies elkaars functioneren belemmeren. Voor een moskee of kerkgebouw is het op deze plek het moeilijk te garanderen dat in het gebouw een passage van een trein niet hoorbaar zal zijn. Met name passages van goederentreinen</p>	<p>22</p> <p>25</p> <p>3, 5</p>

<p>zullen hoorbaar zijn. Een jaargemiddeld geluidniveau - wat op grond van de Wet geluidhinder wordt berekend ter toetsing aan de geluidnormen uit die wet – is voor deze situatie geen goede beoordelingsmaat. De maximale hoogte en duur van de passages zijn daar beter voor geschikt maar niet genormeerd.</p> <p>Omdat direct achter een scherm afhankelijk van de positie in hoogte en in afstand tot het scherm grote verschillen in geluidniveaus optreden is op dit moment – zonder de exacte positie van de toekomstige gevels en de isolatiewaarde daarvan te kennen en zonder informatie over de vorm en indeling van het gebouw niet goed te bepalen welk geluidniveau binnen zal heersen.</p> <p>Ter illustratie: een hoog gebouw (wat boven het scherm uitkomt) met daarachter een grote hoge gebedsruimte en bestaande uit bijvoorbeeld een vliesgevel uit glas met een aangenomen isolatiewaarde van 26 dB zal inderdaad lijden onder hoge binnenniveaus tijdens passages. Indien echter een lagere, beter geïsoleerde gevel wordt toegepast (waarbij de gebedsruimte op de begane grond is gesitueerd) kan dit wel tot een aanvaardbaar binnenniveau worden teruggebracht.</p> <p>E.e.a. is ook afhankelijk welke eisen de gebruiker stelt aan het binnenniveau. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de minimale kwaliteit van de gevel van dergelijke gebouwen, niet aan het binnenniveau. Op voorhand kan dus in het kader van dit grotendeels globale bestemmingsplan niet worden gezegd dat spoor en moskee een onmogelijke combinatie is, wel een moeilijke. Het binnenniveau is erg afhankelijk van de plek en het ontwerp van het gebouw.</p> <p>Dat een en ander afwijkt van het Tracébesluit is duidelijk maar bestemmingsplantechnisch zeer wel mogelijk. Wat betreft de milieuaspecten (geluid) verslechtert er niets voor de woningen in de Wijk de Maten. Dit blijkt door Alcedo BV uit Holten in opdracht van Prorail uitgevoerd onderzoek.</p>	<p>49</p>
<p>Geluidswal</p> <p>Door de verplaatsing van de geluidwal dichterbij de bron en door deze aan te sluiten op het talud van de Hanzelijn ontstaat zelfs in akoestisch opzicht een iets betere situatie. De wal is op die plek wat effectiever.</p>	<p>4,31,38,6</p>
<p>Water</p> <p>In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt een aangepaste waterparagraaf toegevoegd. Het water dat van het talud afstroomt wordt in het plangebied opgevangen.</p>	<p>26,42</p>
<p>Luchtkwaliteit, Geluid en Externe veiligheid</p> <p>De luchtkwaliteit voldoet overal aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer en levert voor het plan geen enkele beperking op.</p> <p>Inmiddels is nader onderzoek uitgevoerd voor zowel wat betreft geluid als externe veiligheid. Met betrekking tot beide aspecten gelden randvoorwaarden die bij de uitwerking van de verschillende deelgebieden later weer opnieuw getoetst zullen worden. In het kader van het globale plan is het doel van het onderzoek beperkt tot de toets of er een realistische stedenbouwkundige invulling van het plan mogelijk is.</p> <p>Voor geluid gelden daarvoor de normen die in de Wet geluidhinder zijn geborgd en de aanvullende eisen uit het gemeentelijke ontheffingen beleid. Met het ontwerp is vanaf het begin rekening gehouden met deze randvoorwaarden. Het onderzoek van Alcedo BV uit Holten laat zien dat binnen de beperkingen vanuit de Wet en het gemeentelijk beleid een verantwoorde stedenbouwkundige invulling mogelijk is.</p> <p>Deze conclusie geldt ook ten aanzien van externe veiligheid. Daarbij moet worden aangetekend dat de zogenaamde definitieve verantwoording groepsrisico nog plaats moet vinden in het kader van de uitwerkingsplannen omdat pas dan duidelijk is exact waar welke functies zich zullen bevinden en of dit in verband met mogelijke noodgedwongen ontruiming om zelfredzame of niet zelfredzame personen gaat. De gemeentelijke eis dat de zogenaamde oriënterende waarde van het groepsrisico niet mag worden overschreden is zeker haalbaar en geldt als randvoorwaarde voor de uitwerkingsplannen. Hele hoge personendichtheden direct langs het spoor worden daarmee wel begrensd.</p> <p>Het groepsrisico, evenals de verantwoording ervan, zullen definitief berekend respectievelijk verantwoord worden in het kader van de uitwerkingplannen.</p>	<p>8,24,27,7 41,56,66</p>

<p>De bestemmingsplankaart zal worden aangepast zodat de 30 meter zone in acht wordt genomen. Voor het Hoornbeekcollege en de bestemming 'Centrum' in het zuidwestelijk deel van het plangebied grenzend aan het stationsplein is wel een verantwoording gegeven. Uitgangspunt hierbij is wel dat de invulling moet voldoen aan de randvoorwaarden die daarbij zijn opgegeven.</p> <p>Wat de geluidsbelasting op deze gevels zal zijn is afhankelijk van de plaats en de hoogte. Zeker gelden er randvoorwaarden voor de uitwerkingsplannen wat betreft geluid en externe veiligheid. Voor geluidgevoelige bestemmingen geldt een maximum waarde als gevelbelasting. Wordt deze echter overschreden dan zal het betreffende geveldeel geheel 'doof' moeten worden uitgevoerd wat een gebruiksbeperking met zich mee zal brengen. Een en ander zal in de uitwerkingsplannen nader worden onderzocht.</p> <p>Voor Het Hoornbeekcollege en de bestemming 'Centrum' in het zuidwestelijk deel van het plangebied grenzend aan het stationsplein is wel een ontheffingsbesluit hogere waarde genomen. Hieraan zijn randvoorwaarden gekoppeld waaraan moet worden voldaan bij de invulling van dit gebied.</p> <p>Uit verkeersonderzoek door DHV (december 2009) blijkt dat bij de keuze voor variant drie de intensiteit door tegen de 300 motorvoertuigen per etmaal zit. Uit onderzoek door Alcedo BV uit Holten blijkt dat per saldo geen toename van geluidhinder ontstaat op de gevels van de woningen aan de Kwint.</p> <p>Uitgangspunt daarbij was dat ter plaatse van deze woningen in de oude situatie (mr. J.H.M. Niersallee in oude profiel, geluidwallen aanwezig) voldaan werd aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder (48 dB Lden). In de nieuwe situatie is de geluidbelasting berekend op basis van een lagere verkeersintensiteit, een lagere snelheid (30 km/h) een gewijzigde ligging van de weg-as maar zonder afscherming. De conclusie luidt dat er per saldo geen verslechtering optreedt.</p> <p>De luchtkwaliteit was en blijft ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Deze zijn ter plekke niet berekend of gemeten maar deze conclusie kan afgeleid worden van elders verricht onderzoek.</p>	<p>57</p> <p>56</p> <p>33</p>
<p>Hoofdstuk 4 Het plan</p> <p>4.2 stedenbouwkundig plan Een woonwijk als de Maten wordt niet gezien als een kern. Het karakter van de stationsomgeving met zijn centrumdoeleinden, maatschappelijke voorzieningen en stedenbouwkundige opzet is beduidend anders van karakter dan De Maten. Vanuit de Maten vind een geleidelijke overgang (in hoogte van de bebouwing) plaats richting de verlegde mr J.L.M. Niersallee.</p> <p>4.3 wonen werken voorzieningen De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 22 november 2007 ingestemd met het streven om maatschappelijke voorzieningen te realiseren in het onderliggend plangebied, waarbij specifiek het Hoornbeek college en de moskee zijn genoemd. Om onder andere deze (maatschappelijke) voorzieningen planologisch mogelijk te maken zijn de bestemmingen 'maatschappelijk' en 'maatschappelijk- Uit te werken' in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen.</p> <p>De mogelijkheden worden onderzocht om de basisschool op een andere locatie te situeren dan waar deze in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven. Ook is niet zeker of de moskee in het plangebied wordt gerealiseerd. Dit betekent dat de bestemming maatschappelijk uit te werken van de verbeelding wordt gehaald.</p> <p>De (speel)voorziening voor de iets oudere jeugd is voorzien in de zone langs het spoor binnen de bestemming Centrum uit te werken (ter vervanging van de oorspronkelijke bestemming maatschappelijk uit te werken). De Precieze ligging is nog niet bepaald. Uitgangspunt is dat de voorziening zo is gelegen dat zo min mogelijk omwonenden er potentieel last van ondervinden, maar dat de voorziening wel zichtbaar en controleerbaar is vanuit het bebouwde gebied. Hiervoor is het van belang dat deze voorziening nabij een openbare weg ligt. Gezocht zal worden naar een ligging waarbij het aantal woningen/</p>	<p>59</p> <p>65,67,68</p> <p>44</p>

<p>mensen dat potentieel last zou kunnen ervaren zo gering mogelijk is, met inachtnaam van genoemd uitgangspunt met betrekking tot de zichtbaarheid. De plek ligt minder afgelegen dan men mogelijk op grond van de plankaart inschat.</p>	
<p>School Met betrekking tot leerlingenprognoses en bereikbaarheid van de school wordt door de inspreker een relatie gelegd met het basisonderwijs in Het Onderdijks. Bij de prognoses voor een school in Het Onderdijks is in het verleden uitgegaan van een wijk met ca. 800 woningen. Op dit moment wordt uitgegaan van ca. 1200 woningen en dit aantal wordt mogelijk nog iets hoger. Op basis daarvan is de prognose dat het leerlingenaantal de 600 op termijn gaat overstijgen en dit betekent dat capaciteitsuitbreiding onontkoombaar is. In het kader van het opstellen van een integraal huisvestingsplan (IHP) voor de komende jaren, zal binnenkort bepaald moeten worden hoe en door wie daar invulling aan wordt gegeven. Daarbij zal rekening worden gehouden met de omliggende wijken en scholen.</p> <p>Met betrekking tot de af te leggen afstanden voor leerlingen wordt het volgende opgemerkt: De af te leggen afstanden binnen het Stationsgebied zijn beperkt (maximaal 700 meter). Het binnengebied wordt als verblijfgebied ingericht (30 km/uur zone). Dit gegeven en de ondertunneling van de verlegde mr. J.L.M. Niersallee maakt dat er een goede verbinding is tussen het Onderdijks en de Stationsomgeving. Er is daarmee een veilige verbinding gerealiseerd om als voetganger en fietser tussen beide gebieden te bewegen.</p>	68,69
<p>Winkels Het klopt dat het winkelcentrum een minimaal draagvlak nodig heeft, onder andere daarom zit er een deel Centrum in het plangebied, zodat direct kan worden gebouwd. Met de woning- en kantorenontwikkeling op termijn is er voldoende draagvlak voor het aantal m2 winkelvloeroppervlakte. Onderzoek van BRO 2010 heeft geleid tot de conclusie dat de bevolkingsontwikkeling van Kampen voldoende onderbouwing is voor het te realiseren winkelcentrum. Daarbij is gebruik gemaakt van ervaringscijfers van andere met Kampen vergelijkbare gemeenten. Daarbij is ook rekening gehouden met het feit dat consumenten niet altijd gebruik maken van het meest voor de hand liggende winkelcentrum.</p>	10, 11
<p>Wonen In de woonvisie Kampen 2010-2020 is de ambitie opgenomen gemiddeld 300 woningen per jaar aan de woningvoorraad toe te voegen, waarvan 70% in Kampen, 25% IJsselmuiden en 5% in de kleine kernen. In 2010 zijn in Kampen 300 woningen opgeleverd. In 2011 zullen naar verwachting weer 300 woningen aan de voorraad worden toegevoegd. Ook de meest recente prognoses over de ontwikkeling van de bevolking, het aantal huishoudens en de beroepsbevolking in de regio kampen en omgeving (onder andere CPK november 2010) bevestigen de ambitie uit de Woonvisie. De woningbouwlocatie Stationsomgeving is noodzakelijk om in de gemeente Kampen in de behoefte aan gemiddeld 300 woningen per jaar te voorzien. Natuurlijk bepaalt de marktvraag uiteindelijk het tempo waarin woningen (waaronder die in de Stationsomgeving) op de markt worden gebracht. Op dit moment is er geen aanleiding onze ambities bij te stellen. Voor een succesvolle ontwikkeling van deze wijk is het van groot belang dat winkels, voorzieningen en woningen snel en in goede samenhang ontwikkeld kunnen worden, zodat de winkels en voorzieningen niet wachten op de komst van de eerste woningen en andersom. De woningbouwplanning in de Stationslocatie is voor de eerste jaren gericht op de realisatie van 100 woningen per jaar. Samen met de ontwikkeling van winkels en voorzieningen leidt dit ertoe dat de directe omgeving van het station binnen relatief korte tijd bebouwd raakt. Dat voorkomt dat reizigers van en naar het station lange tijd door een lege, open locatie moeten rijden.</p>	12, 21
<p>Kantoren Oppervlakte kantoren De in de planregels genoemde Bvo kantoren betreft een fout, er stond 110.000 m2 en dit moet 8600m2 zijn, dit is aangepast in het ontwerpbestemmingsplan. Het rapport van Stec uit 2006 is aan de bijlagen toegevoegd.</p>	16,17
<p>Er is geen sprake van noemenswaardige leegstand in kantoren in Kampen. Sterker nog er is behoefte aan kleinschalige kantoorontwikkeling. De stationslocatie heeft hele andere</p>	28

<p>eigenschappen dan het Melmerpark. Het plangebied kenmerkt zich door een:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Directe ligging aan het spoor en nabij een busstation; -Ligging nabij een winkelcentrum; -Ligging in een nieuw woongebied. <p>Dit betekent een andere oriëntatie van bedrijven in de afweging voor vestiging dan die voor Melmerpark. Dit blijkt ook uit een recent onderzoek van Zadelhoff (januari 2011) waaruit blijkt dat de markt voor kantoren op of nabij stationslocaties een andere markt is die bovendien gunstige resultaten laat zien. Uit het oogpunt van duurzaamheid en het compenseren van het aantal verloren uren door files, kiezen steeds meer kantoorgebruikers voor met openbaarvervoer goed bereikbare locaties. De hoge brandstofprijzen dragen daar ook aan bij.</p> <p>Verder willen wij opmerken dat de gemeente zich rekenschap heeft gegeven van de uitkomsten van het rapport van de Stec Groep uit 2009. Oorspronkelijk is in het plangebied Stationsomgeving uitgegaan van 80.000 – 110.000 m². In het ontwerpplan wordt uitgegaan van 8600m² kantoorruimte. Vraag en aanbod aan kantoren is aan de orde gekomen in het onderzoek van de Stec groep. Hieruit zijn ondermeer de adviezen naar voren gekomen niet gelijktijdig op Melmerpark en op de Veenen kantoren te ontwikkelen en om de plancapaciteit op de stationslocatie terug te brengen. De gemeente heeft besloten het eerste advies niet op te volgen vanwege het feit dat er op de locatie De Veenen andersoortige kantoren (ander volume volgens een ander concept) worden ontwikkeld, die passen op de vraag naar kantoren binnen Kampen. Het tweede advies is opgevolgd, zoals hierboven is beschreven. De gemeente kan meerdere initiatieven voor planontwikkeling toestaan. Concurrentie is geen reden meerdere initiatieven te verbieden.</p>	<p>18</p> <p>19</p>
<p>Plek maatschappelijk uit te werken in het voorontwerp</p> <p>In het voorontwerp is de locatie van de openbare school sporthal en moskee zo gekozen omdat deze voorzieningen in elkaars nabijheid staan. Dit had een aantal voordelen, er was dubbel grondgebruik mogelijk ten aanzien van parkeren, de parkeerbehoefte voor deze functies is er namelijk op verschillende tijdstippen. Tevens was medegebruik van de sporthal door de school mogelijk. De brede school was in de noordhoek geprojecteerd zodat het schoolplein aan groen grenst. Hierdoor was medegebruik van het groen mogelijk, een kwaliteit voor de school.</p> <p>Door realisatie van voorzieningen op deze locatie zal het uitzicht van één van de woningen aan de Aida en Kwint wijzigen. De voorzieningen worden op zo'n grote afstand gebouwd dat er geen reden is om genoemde maatschappelijke voorzieningen hier niet te projecteren.</p>	<p>1,3,30, 40</p>
<p>Woningen tegenover Aida en Kwint.</p> <p>De woningen staan op ruim 40 tot 60 meter van de bestaande woningen, dit is naar Nederlandse maatstaven ruim voldoende afstand tussen twee woningrijen. De bouwhoogte wordt langs de Aida en De Kwint verlaagd naar 10 meter. Vervallen van deze woningen is niet mogelijk gezien de door de Raad vastgestelde intentie om nabij het nieuwe station een stedelijke woonwijk op te richten.</p>	<p>3,30, 34,45 96</p>
<p>Zicht op spoor/ trein</p> <p>Het tracébesluit heeft zicht op het spoor, rijdende treinen mogelijk gemaakt, hiertegen heeft al bezwaar of beroep opengestaan. Het plangebied stationsomgeving hanzelijn heeft hier geen invloed op.</p>	<p>39</p>
<p>Opmerkingen Supermarkten/ Winkelvloeroppervlakte</p> <p>De genoemde 4000m² gaat over de netto winkelvloeroppervlakte supermarkt en de 6000m² gaat over het bruto vloeroppervlakte supermarkt, het gehele gebouw inclusief opslag</p>	<p>6,14</p>

<p><i>4.4 verkeer</i></p> <p>Volgens de huidige prognoses zullen er op dit weggedeelte tot 3600 motorvoertuigen per etmaal komen. Dit is een toename ten opzichte van de huidige situatie, maar verantwoordt. De capaciteit van de weg is berekend op dergelijke aantallen er zal om die reden geen verkeersoverlast optreden.</p> <p>Voor wat betreft de 'omweg' voor bewoners van de woonwijk de Maten naar de oprit N 50 wordt het volgende opgemerkt, verleggen van de aansluiting op de N 50 is een onderdeel van het tracébesluit. Dit besluit heeft al open gestaan voor bezwaar en beroep.</p>	<p>33 93</p>
<p>Het verkeerskundig schetsontwerp dat in 2006 is gepresenteerd moet worden gezien als een van de opties om de wegstructuur vorm te geven. Nadien zijn de inzichten over de hoofdwegstructuur en de ontsluiting van de Stationsomgeving verfijnd. Dit heeft geleid tot het voorontwerp bestemmingsplan Stationsomgeving Hanzelijn.</p> <p>Daarnaast is er een verkeersonderzoek gehouden door DHV in 2009, het rapport is aan de bijlage van het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd</p>	<p>37, 47</p>
<p>Voor het toetsen van de autobereikbaarheid en de verkeersafwikkeling op kruispunten is gebruik gemaakt van verkeersprognoses die zijn verkregen met het verkeersmodel Zwolle-Kampen. Er is een model opgesteld waarin zowel de weginfrastructuur (wegen en kruispunten) als de sociaal economische gegevens zijn aangepast aan de laatste plannen volgens het stedenbouwkundig plan (Stationsgebied Kampen, Stedenbouwkundig plan & grondgebruik, Quadrat, 16 april 2009)</p>	<p>33, 35,36</p>
<p><i>Ontsluiting</i></p> <p>De ontsluiting was via de Loriestraat en de huidige van Niersallee georganiseerd. In de overgangsfase is deze autoluw geworden vanwege de verlegging van de provinciale weg. In de toekomstige definitieve situatie zal de ontsluiting van De Maten via de Van Niersallee op de Europa-Allee zwaarder worden belast maar zal de capaciteit van de weg worden afgestemd op aantallen tot 7000 motorvoertuigen per etmaal. Met een nog te kiezen variant van het verkeerscirculatieplan kan het zijn dat de Europa-Allee zwaarder wordt belast. De Europa-Allee is echter dusdanig gedimensioneerd dat zij de zwaardere belasting aan kan. Belemmeringen in de doorgang op de Van Niersallee en de Europa Allee worden om bovenstaande redenen niet verwacht. De hoofdontsluiting van De Maten op de omgeving verloopt via de Symfonielaan en de Loriéstraat. Met de komst van de Stationsomgeving komt er een woonwijk ten zuiden van De Maten, maar blijft de ontsluiting via de genoemde wegen in stand. Het tracébesluit heeft eerder bepaald dat de wegenstructuur aanhakend op de Maten zoals de aansluiting op de N-50 naar de overzijde van het plangebied van de stationsomgeving is verplaatst.</p>	<p>74, 75</p>
<p><i>Bereikbaarheid school-sporthal-moskee</i></p> <p>De brede school, sporthal en moskee hebben in het voorontwerp een plaatsbepaling gekregen achter in het plangebied tegen het spoor. De plaatsbepaling van deze voorzieningen hebben geen gevolgen voor de bereikbaarheid. Hoewel ook de verkeersbelasting op de Symfonielaan zal toenemen heeft deze weg voldoende capaciteit om dit te faciliteren. Voor wat betreft de toename van de verkeersdruk wordt opgemerkt dat er is gerekend met een scenario voor 2020 waarbij de intensiteiten van de oude en verlegde Niersallee, europa allee en de stationsstraat laten zien dat de aantallen verantwoord zijn. Dit is inclusief het in het voorontwerp opgenomen plandeel maatschappelijk uit te werken. De verkeersbewegingen zijn acceptabel in relatie tot De Maten.</p>	<p>43</p>
<p><i>parkeernorm/ parkeren</i></p> <p>Het CROW is een Nederlandse organisatie die kennis over verkeer en vervoer bundelt. Het is een kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. In de verkeerskundige wereld is CROW met name bekend van de ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen, bijlage 4 Parkeerkencijfers van de ASVV). Dit is hét handboek met aanbevelingen voor de inrichting van wegen binnen de bebouwde kom. Hierin is onder andere opgenomen in welke situaties bepaalde maatregelen effectief zijn en hoe ze het beste uitgevoerd kunnen worden. Voor verschillende typen gebieden zijn richtlijnen/ kencijfers opgenomen. Parkeerkencijfers geven aan hoeveel parkeerplaatsen er</p>	<p>4,79</p>

<p>ongeveer nodig zijn bij een voorziening. Parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist.</p> <p>Voor de Stationsomgeving wordt is gezocht naar een evenwicht tussen zoveel mogelijk tegemoetkomen aan de parkeervraag en de optimale combinatie van bereikbaarheid en leefbaarheid. Dat betekent voor de Stationsomgeving dat de parkeerkencijfers van het ASVV zijn overgenomen en daarmee de parkeernorm vormt voor de Stationsomgeving. Met dien verstande dat we de bandbreedte hanteren die wordt gesteld bij een matig stedelijke zone en bij de rest van bebouwde kom hoort. Als gemeente hebben wij het stedenbouwkundig Quadrat laten rekenen met de kencijfers die zijn opgegeven door CROW met de hierboven genoemde stedelijke zone, matig stedelijk en rest bebouwde kom. Enkele functies zoals de brede school, de sporthal, moskee en kantoren zijn niet in de berekening meegenomen, dit houdt in dat er vanuit is gegaan dat deze functies op eigen terrein parkeren.</p> <p>Het stationsgebied is een stedelijk gebied hier is medegebruik altijd aan de orde. In goed onderling overleg zullen beheermaatregelen worden genomen waardoor het parkeerterrein optimaal kan worden ingezet.</p> <p><i>4.5 groen, water en natuur</i></p> <p>Door ecogroen is onderzoek verricht naar voorkomende planten – en diersoorten. In het gebied is de grote en kleine modderkruiper en de bittervoorn aangetroffen. Binnen het gebied zal een nieuw netwerk aan water en groen worden aangelegd, waardoor de in het gebied voorkomende diersoorten wederom zich kunnen verspreiden. Zowel voor de grote als de kleine modderkruiper zullen biotopen worden gemaakt. Ten aanzien van de in het plangebied aangetroffen modderkruiper is het zo dat ex artikel 75 van de Flora- en fauna wet stelt dat er gecompenseerd kan worden, in enkele uitzonderingen kan dat niet omdat deze zo specifiek aan een situatie zijn gebonden. Dat is bij de modderkruiper niet het geval. De ontheffingsaanvraag is in voorbereiding.</p> <p>Vleermuisverblijfplaatsen zijn in het gebied niet aangetroffen. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd ten behoeve van de in het plangebied mogelijke aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen, deze onderzoeken zijn bij de bijlagen gevoegd.</p> <p>Het regenwater afkomstig van het talud van de Hanzelijn wordt opgevangen in het plangebied.</p>	<p>23</p> <p>23</p> <p>42</p>
<p>Hoofdstuk 6 Economische Uitvoerbaarheid</p> <p>Mede ter uitvoering van onderhavige bestemmingsplan is de gemeente voornemens anterieure overeenkomsten te sluiten met de grondeigenaren in het exploitatiegebied. Als deze overeenkomsten voor de vaststelling van het bestemmingsplan worden afgesloten kan het vaststellen van een exploitatieplan achterwege blijven.</p> <p>Het voorontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving Hanzelijn is in de commissie Ruimtelijke ordening op 29 november 2010 behandeld. Hier is nogmaals benadrukt dat de gemeente kampen en Rotij gezamenlijk het financiële risico voor de grondexploitatie dragen.</p> <p>“Hoewel een deel van de commissie kritisch is over de wijze waarop het college de kaders in het plan heeft aangepast, bestaat breed de waardering waarop het college geanticipeerd heeft op de ontwikkelingen. De gemeente en Rotij dragen gezamenlijk het financiële risico voor de grondexploitatie.”</p>	<p>Reactie nummer</p> <p>20</p>
<p>Opmerkingen die geen aanleiding geven om het plan te wijzigen.</p> <p>De hiernaast aangegeven reacties hebben geen aanleiding gegeven het plan te wijzigen.</p>	<p>Reactie nummer</p> <p>2,7,8,9,10,11,12,29,47,48,61,62,76,92,97,64</p>

<p>In het voorontwerpbestemmingsplan lag de bestemming ‘Maatschappelijk – Uit te werken’ In deze bestemming is het mogelijk de volgende ‘maatschappelijke voorzieningen’ te realiseren. Educatieve, sociale medische culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van sport en sportieve recreatie (met uitzondering van voorzieningen ten behoeve van gemotoriseerde en gemechaniseerde sporten en sporten met dieren) en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsook ondergeschikte detailhandel en horeca ten dienste van deze voorzieningen.</p>	<p>70, 71, 72, 73, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 95, 98</p>
<p><i>Planschade</i> Een verzoek om tegemoetkoming in schade is gebaseerd op de afdeling 6.1 van de Wet op de ruimtelijke ordening. Burgemeester en Wethouders kennen degene die in de vorm van inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet op andere wijze is verzekerd. Binnen het normaal maatschappelijk risico vallende schade blijft voor rekening van de aanvrager ingevolge art. 6.2, lid 1 Wro. De aanvraag dient te bevatten: Een aanduiding van de planschadeoorzaak Opgave van de aard en omvang van de schade Een specificatie van het bedrag van de schade dat naar het oordeel van de aanvrager vergoed dient te worden danwel waarin hij tegemoetkoming wenst Omschrijving van de wijze waarop de schade naar het oordeel van de aanvrager tegemoet dient te komen indien hij geen vergoeding in geld wenst. Een aanvraag om een tegemoetkoming in de schade kan bij de gemeente worden ingediend na vaststelling van het plan door de gemeenteraad. Besluitvorming hierover vindt plaats na onherroepelijk worden van het beoogde bestemmingsplan.</p>	<p>Reactie nummer</p> <hr/> <p>64,</p> <p>94</p>
<p><i>Contract Melmerpark B.V.</i> Lezing van artikel 12.5 van genoemde overeenkomst leert dat de daarin neergelegde overlegverplichting betrekking heeft op grootschalige detailhandel en perifere detailhandel. Kantoor ontwikkeling wordt daarin niet genoemd. Dat ligt ook voor de hand, omdat de gronduitgifteovereenkomst geen betrekking heeft op ontwikkeling van kantoren. De gemeente heeft meegewerkt aan een bestemmingsplanwijziging ten behoeve van de realisering van kantoren maar is daarbij niet overeengekomen dat de overlegverplichting van artikel 12.5 voortaan mede betrekking zou hebben op kantoren. Mocht deze wens geuit zou zijn dan zou de gemeente daar niet mee akkoord zijn gegaan omdat dit een substantiële en voor de gemeente nadelige wijziging van de overeenkomst behelst. Van schending van de overlegverplichting kan dan ook geen sprake zijn.</p> <p>Verkoopbrochure en koopcontract Een bestemmingsplan wordt opgesteld onder vigeur van de Wet ruimtelijke ordening. Daarbij wordt gekeken naar vigerende bestemmingen en toekomstige bestemmingen. Al vanaf voordat de woonwijk De Maten is gerealiseerd is er sprake geweest van een verkeersbestemming op het gebied waar de schrijver op doelt. Overigens staat in het koopcontract een tekening met daarop een uittreksel van het bestemmingsplan met ook daar de Mr. Niersallee (verkeersbestemming) op aangegeven. Voorts staat in artikel 1.3 dat aan de tekening die deel uitmaakt van de koopovereenkomst geen rechten kunnen worden ontleend.</p> <p>Referendum/burgerinitiatief Op 28 maart 2002 is door de gemeenteraad de Verordening op het correctief referendum vastgesteld. Deze verordening steunde op art. 8 lid 4 van de Tijdelijke referendumwet. Deze wet is op 1 januari 2005 vervallen en daarmee ook onze verordening. Op dit moment is er in Kampen geen regeling voor het houden van een referendum. Op een aan de raad gericht verzoek dient de raad een besluit te nemen. De raad zou n.a.v. een concreet verzoek kunnen besluiten een nieuwe verordening vast te stellen. De verordening burgerinitiatief regelt hoe een voorstel van een initiatiefgerechtigde op de</p>	<p>Reactie nummer</p> <hr/> <p>15</p> <p>32</p> <p>81, 91</p>

agenda van de betreffende raadscommissie wordt geplaatst. De verordening spreekt over buurtplan/wijk, dorpsplan/stadsplan. Een burgerinitiatiefvoorstel kan geen betrekking hebben op gemeentelijk beleid en of uitvoering daarvan (art. 4 sub b) of voorstellen die expliciet nadeel of schade opleveren voor specifieke bewonersgroepen, art. 4 sub h).	
Niet Ontvankelijk Of via de mail zonder achterlating adres, of wel achterlating van adres maar niet wonend binnen de gemeente kampen en een belang aangevend anders dan een mening die wordt geuit.	15,17,18, 27

VOOROVERLEG

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan “Stationsomgeving Hanzelijn” voorgelegd aan de volgende instanties:

- Provincie Overijssel, Eenheid Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid;
- VROM-Inspectie, regio Oost;
- Waterschap Groot Salland;
- Pro-Rail;
- Rijkswaterstaat;
- Veiligheidsregio;

Onderstaand wordt ingegaan op de vooroverlegreacties. Telkens wordt een korte, inhoudelijke samenvatting van de reactie gegeven, welke wordt gevolgd door de reactie van de gemeente.

VROM-Inspectie, regio Oost

Het plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Reactie gemeente; Deze opmerking wordt ter kennisneming aangenomen.

Provincie Overijssel, Eenheid Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

- In de omgevingsvisie zijn in paragraaf 2.2.2 de onderwerpen genoemd die tot het provinciale belang worden gerekend. Gelet hierop vinden wij het voorliggende plan van provinciaal belang. Het provinciaal belang van de bereikbaarheid is ondermeer vertaald in het programma stationsomgevingen. Het voorliggende plan sluit aan op de ambities van dat programma.

Reactie gemeente, deze opmerking wordt ter kennisneming aangenomen.

Mede gelet op prognoses in de huishoudenontwikkeling is een onderlinge afstemming van de woningbouwplannen in Kampen van belang, waaronder een fasering. Gelet op de Prestatieafspraken over de ontwikkeling van woonservicegebieden biedt het plan een kans om voor dit nieuwe deel van Kampen een woonservicegebied te ontwikkelen, zodat ook in deze nieuwe wijk langer zelfstandig gewoond kan worden.

Reactie gemeente:

Alle woningbouwprojecten in Kampen zijn samengebracht in één woningbouwprogramma Kampen 2010-2030. De Structuurvisie Kampen 2030, de Woonvisie Kampen 2010-2020, de prestatieafspraken Wonen 2010-2015 en de prestatieafspraken 2010-2015 met de woningcorporaties, vormen de beleidskaders voor het woningbouwprogramma. Op die manier beschikt de gemeente Kampen een gedifferentieerd, gefaseerd en samenhangend woningbouwprogramma waarbinnen alle woningbouwprojecten zo complementair mogelijk aan elkaar zijn ingepland. De stationsomgeving biedt absoluut een kans om daarbinnen een woonservicegebied te ontwikkelen. Op dit moment wordt bij de planontwikkeling daar ook invulling aan gegeven

In de regels wordt ruimte geboden voor de ontwikkeling van kantoren tot een bvo van maximaal 110.000m². Volgens de plantoelichting wordt gestreefd naar een kantorenlocatie die voor regionale en zelfs bovenregionale kantoorruimtegebruikers aantrekkelijk kan zijn. Dit betekent dat de ontwikkeling van kantoren moet zijn afgestemd binnen het stedelijk netwerk Zwolle –Kampen, ondermeer vanwege de al aanwezige ambities voor realisering van kantoorruimte binnen dit stedelijk netwerk. Overigens wordt de realisering van nieuwe kantorenlocaties geacht deel uit te maken van de bedrijventerreinvisie op grond van de Omgevingsverordening. De bedrijventerreinvisie moet zijn afgestemd met buurgemeenten en Gedeputeerde Staten.

Reactie gemeente:

Momenteel is er minder vraag naar kantoor nieuwbouw in vergelijking met de afgelopen decennia. Het afgelopen jaar een daling van de vraag met 9%. Aspecten daarbij zijn economische recessie, bevolkingsontwikkeling, afname oppervlakte kantoorruimte per werknemer en duurzaamheidsmaatregelen.

Dit is ook door bureau de StecGroep voor Kampen de kantorensituatie onderzocht. De uitkomsten zijn verwerkt in de programmering van kantoren. Oorspronkelijk was in het plangebied Stationsomgeving uitgegaan van een bouwvolume voor kantoren van 80.000 - 110.000 .m². In latere planvorming is dit al teruggebracht naar 20.000 - 30.000 m². In het nu voorliggende concept ontwerpbestemmingsplan wordt uitgegaan van 86000m² kantorenruimte.

De kantorenlocaties maken geen onderdeel uit van de bedrijventerreinvisie. De kantorenstrategie is opgenomen in de Structuurvisie 2030 (2009) en deze is afgestemd met omliggende gemeenten. Daarna is geen afstemming meer geweest binnen ZKN aangaande kantorenbeleid.

Er is op een heldere wijze invulling gegeven aan de overstromingsrisicoparaagraaf conform de omgevingsverordening. De paraagraaf gaat uit van één doorbraakscenario bij Kampen-Noord. Dat is een minder ernstig scenario dan bijvoorbeeld een doorbraak bij Kampen-Zuid of Zalk. Een doorbraakscenario bij Kampen-Zuid heeft bijvoorbeeld hogere waterstanden tot gevolg dan het scenario uit het voorliggende plan. De overstromingsrisico's moeten op basis van de risicokaart met maximale waterdiepten nader worden onderbouwd.

Reactie gemeente: De overstromingsrisicoparaagraaf is aangepast.

Het plangebied is op basis van de ontwikkelingsperspectieven uit de Omgevingsvisie ondermeer gelegen binnen het ontwikkelingsperspectief "geplande woonwijken" en "bijzondere gebiedscondities benutten"(stationsgebied) van de Stedelijke omgeving. Het voorliggende plan past binnen deze ontwikkelingsperspectieven. Op grond van de gebiedskenmerken zijn het behoud van het veenpakket, een waterpeil niet lager dan noodzakelijke voor graslandgebruik en de instandhouding van de maat en schaal van het landschap met grote open ruimtes en langgerekte kavelstructuren met beplanting het uitgangspunt. In het plan wordt een hoog waterpeil gehandhaafd om inklinking tegen te gaan.

Daarnaast worden grote open ruimtes in het plangebied gecreëerd met structurerende bomenrijen. Het plan sluit hiermee aan op de ter plaatste geldende gebiedskenmerken.

Reactie gemeente: Deze opmerking wordt ter kennisneming aangenomen.

Wij constateren dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal belang en bijdraagt aan de provinciale doelen, zoals die zijn verwoord in ons ruimtelijk beleid. Indien het bestemmingsplan in overeenstemming met dit voorontwerp en rekening houdend met de gemaakte opmerkingen in procedure wordt gebracht, mag u ervan uitgaan dat Gedeputeerde Staten geen reden zullen zien om vanuit provinciaal belang in te grijpen in de verdere procedure.

Reactie gemeente: Deze opmerking wordt ter kennisneming aangenomen.

Waterschap Groot Salland

Wij kunnen ons op hoofdlijnen vinden in de inhoud van de waterparagraaf en de uitgangspunten die daarin worden genoemd, met betrekking tot de inrichting van het watersysteem en het rioleringsstelsel binnen het plangebied. Wel is een nadere concretisering noodzakelijk zoals ook binnen de waterparagraaf wordt erkend. De watertoets moet nog worden doorlopen, een rioleringsplan en waterhuishoudkundig plan moet nog worden ontworpen en besproken, gezien de omvang van het plan hecht het waterschap hier grote waarde aan. Wij adviseren u graag hieromtrent.

Enkele zaken die in het vervolgproces meegenomen kunnen worden zijn:

In paragraaf 4.5 van de toelichting wordt genoemd dat de minimale breedte van de watergangen 6 meter mag bedragen. Onduidelijk is de basis waarop deze breedte is gebaseerd. De uiteindelijke afmetingen van de waterpartijen moeten in het kader van het waterhuishoudkundig plan worden meegenomen.

Reactie gemeente:

Er is terecht opgemerkt dat de breedte van de watergang naast de fietsverbinding vlot uit de berekening van het waterhuishoudingplan van het plangebied. Daarnaast is de breedte afhankelijk van het soort onderhoudsmaterieel dat wordt ingezet (met kraan of met maaiboot) voor het uitvoeren van onderhoud. Het watersysteem in het gebied wordt nadat het gereed komt door de gemeente overgedragen aan het waterschap.

Reactie gemeente:

Op de verbeelding worden de te realiseren waterpartijen tussen het plangebied en de wijk De Maten specifiek bestemd als water. De overige te realiseren waterpartijen binnen het plangebied zijn niet als zodanig bestemd en vallen onder de bestemming 'groen'. In de regels behorend bij groen is het niet mogelijk gemaakt om daarbinnen tevens waterpartijen te realiseren. Wij verzoeken u op de verbeelding de te realiseren waterpartijen specifiek te bestemmen met de bestemming 'water' of om het realiseren van de waterpartijen mogelijk te maken binnen de bestemming 'groen'.

Reactie gemeente:

Het is binnen de bestemming groen mogelijk waterpartijen te realiseren, dit is als zodanig opgenomen in artikel 3 Groen 'met daarbij behorende verhardingen, waterpartijen en watergangen'.

Prorail

De bluswatertoevoer moet worden meegenomen bij de planvorming. De bluswatertoevoer naar de vijver achter het station moet namelijk zijn geborgd. In dit verband staat de vijver achter het station nu in verbinding met een duiker onder de Hanzelijn met de hoofdwatgang die dwars door het plangebied stroomt. Uit het voorontwerp bestemmingsplan kan niet worden opgemaakt hoe de bluswatertoevoer in stand wordt gehouden.

Reactie gemeente:

De waterbergingsvijver achter het station (niet gelegen in het plangebied) is bedoeld voor bluswater. Hiermee is rekening gehouden in het ontwerp. De toevoer van bluswater naar deze blusvijver is geregeld middels een duiker 1000mm die in verbinding staat met het water in de het plangebied. Het water in het plangebied staat in verbinding met De Maten en het watersysteem Kampen.

De in paragraaf 4.4.3 genoemde fietsverbinding mag niet in de spoorzone komen.

Op de plankaart is het deel van de begrenzing van de spoorzone uit het tracebesluit Hanzelijn tussen het station en de verlegde Niersallee niet goed overgenomen.

Reactie gemeente: De gemaakte opmerkingen worden in het ontwerpbestemmingsplan meegenomen, over de ligging van de fietsverbinding zal nader overleg worden gevoerd met Prorail. De gemeente gaat er voorlopig van uit dat de fietsverbinding in de spoorzone blijft liggen.