

Zienswijzennota (WEL geanonimiseerd)

behorende bij het voorstel van burgemeester en wethouders tot vaststelling van bestemmingsplan *Hoek Deventerstraat-Kanaal Noord (de werktitel is Cascade)*

§1 Inleiding en leeswijzer

- a. Het ontwerp van bovengenoemd bestemmingsplan heeft met ingang van 28 december 2023 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.
- b. Op het ontwerp is één zienswijze ingediend. Die zienswijze is tijdig ontvangen en ontvankelijk, aan de zienswijze is gedeeltelijk tegemoet gekomen.
- c. In paragraaf 2 wordt de zienswijze samengevat en puntsgewijs voorzien van een reactie.
- d. Het plan is ambtshalve gewijzigd. In paragraaf 3 van deze nota worden deze ambtshalve wijzigingen beschreven.
- e. De integrale zienswijze is als bijlage bijgevoegd in paragraaf 4.

§2 Zienswijzen

Hieronder is de zienswijze samengevat weergegeven in het dik gedrukte en puntsgewijs in het schuin gedrukte van een antwoord voorzien. Voor de integrale tekst van de zienswijze kan de bijgevoegde originele zienswijze geraadpleegd worden.

2.1 Zienswijze

Korte samenvatting zienswijze:

Historie van project Cascade

1. **Er is niets gedaan met de op- en aanmerkingen die zijn gemaakt op de informatieavond van 2022, de plannen zijn zelfs in negatieve zin gewijzigd.**

Gedurende de looptijd van een project (dat soms jaren duurt, zo ook in dit geval) kan de inhoud of de opzet van de ontwikkeling veranderen. Voortschrijdend inzicht, onderzoeken en/of maatschappelijke ontwikkelingen geven daar aanleiding toe. De beoogde bebouwing is in de loop der tijd hoger geworden. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is er in overleg met de ontwikkelaar gezocht naar mogelijke aanpassingen van het ontwerp. Dit heeft ertoe geleid dat de bouwhoogtes voor het plan Cascade worden aangepast en in het nieuwe bouwplan, dat ten grondslag wordt gelegd aan het door de gemeenteraad vast te stellen bestemmingsplan, zijnde: 54,5 meter (17 verdiepingen), 48 meter (15 verdiepingen), 42 meter (13 verdiepingen), 36 meter (11 verdiepingen), 14,5 meter (4 verdiepingen) en 12/10 meter (grondgebondenwoningen). De parkeergarage blijft 6,5 meter. De maximale bouwhoogte in het ontwerpbestemmingsplan is 62 meter. Het uiteindelijke bouwplan is het resultaat van de balans tussen de stedenbouwkundige inpassing, de financiële haalbaarheid van het project, de maatschappelijke vraag naar betaalbare woningen en het voldoen aan een goede ruimtelijke ordening.

2. **De kwaliteit van Apeldoorn is tot op de dag van vandaag: kleinschalige bebouwing in een groene omgeving.**

In de Omgevingsvisie 'Woest aantrekkelijk Apeldoorn' vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 24 februari 2022 is het volgende aangegeven:

Apeldoorn is een groeiende stad met meer dan 165.000 inwoners en 100.000 banen. We verwachten de komende jaren te groeien naar minstens 180.000 inwoners.

Stadmaken betekent dat we nieuwe woon-en werkgebieden gaan toevoegen, waarbij bouwen wel samengaat met vergroenen. In onze centrumgebieden - binnenstad, spoorzone en kanaalzone – zoeken we een nieuw soort Apeldoornse stedelijkheid. De centrumgebieden kennen straks een mix van stedelijke functies waarbij we ook nieuwe groenstructuren aanleggen. Er komt meer hoogbouw. Er wonen meer mensen, die ook voor extra levendigheid in het centrum zorgen. Er is sprake van een transitie.

Er is in de Kanaalzone ruimte voor hoogteaccenten. Het is ook niet zo dat Apeldoorn geen hoogbouw kent, in de buurt van de projectlocatie staat het appartementencomplex Résidence Koningshaven (ook bekend als het Potlood) met een hoogte van circa 55 meter. Bij de ontwikkeling is ook rekening gehouden met een groene invulling. Steden, en zo ook Apeldoorn, blijven zich ontwikkelen en groeien.

3. **Het plan sluit niet aan bij de bebouwing in de directe omgeving, door de hoogte en de massaliteit van de beoogde ontwikkeling ontbreekt elke harmonie met de bestaande omgeving. De hoogte moet beter afgestemd worden op de huidige bebouwing in de omgeving.**

Voor de beantwoording van dit punt willen wij aansluiten bij hetgeen vermeld is bij het vorige punt.

Zicht, zon en windstudie

4. **In de bezonningsstudie zijn de avonduren niet meegenomen.**

Het onderzoek is volgens de 'Lichte TNO-norm' en conform de richtlijnen van TNO uitgevoerd. De volgende tijdstippen worden daarbij gehanteerd: 9.00 uur, 12.00 uur, 15.00 uur, 18.00 uur. De avonduren zijn niet vergeten, bij dit onderzoek is het niet nodig en gebruikelijk om ze mee te nemen. De kwaliteit/houdbaarheid van het onderzoek komt overeen met hetgeen men daarvan mag verwachten.

5. **Het appartementencomplex New York Apartments staat niet op het beeldmateriaal van het beeldkwaliteitsplan.**

Dat klopt en dat is inmiddels aangepast.

6. **Is het gebouw New York Apartments in de zon- en windstudie meegenomen?**

In het bezonningsonderzoek dat onderdeel is van het ontwerpbestemmingsplan staat de locatie van het appartementencomplex wel binnen het onderzochte gebied, maar de bebouwing niet. Uit het onderzoek kun je wel opmaken wat de schaduw van Cascade doet met betrekking tot het gebouw New York Apartments, m.a.w. valt er schaduw op het perceel dan valt er logischerwijze schaduw op de bebouwing, maar dat is niet het geval. In het aangepaste bezonningsonderzoek is het gebouw wel ingetekend. De conclusie voor wat betreft bezonning is ongewijzigd.

In het windhinderonderzoek is het gebouw New York Apartments abusievelijk niet meegenomen. In het geactualiseerde windhinderonderzoek dat als bijlage 11 aan het bestemmingsplan is gehecht is dit hersteld. Dit leidt op zichzelf niet tot andere resultaten.

7. **De ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteit van onze woonomgeving zal worden aangetast. Er komt schaduwwerking door de hoge torens en het massale bouwplan tast het beeld van de stad permanent aan.**

Voor de beantwoording van dit punt willen wij aansluiten bij hetgeen vermeld is bij punt 2. Iedere nieuwe ontwikkeling tast per definitie het bestaande beeld aan, maar we hebben de gevolgen van de inpassing onderzocht in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

8. **Alle terrassen zijn op het westen gesitueerd, waardoor de bewoners van New York Apartments het moeten doen met een beperkt aantal zonuren per dag. De namiddag en de zomer bieden de bewoners nog het nodige zonlicht. De bezonningsstudie graag aanvullen met de weergave van schaduw op het tijdstip 20:00 uur gedurende de zomermaanden.**

Omdat het geen onderdeel is van het bezonningsonderzoek, maar omdat we dit wel bereid zijn om te doen, is dit in een apart document inzichtelijk gemaakt. De bezonning is inzichtelijk gemaakt voor de data 21 juni, 21 juli, 21 augustus en 21 september voor

het tijdstip 20:00 uur. Daaruit blijkt dat de schaduw van Cascade niet het perceel noch de bebouwing van New York Apartments raakt.

Parkeren en parkeerdruk

9. **De commerciële plint wordt gebouwd voor de leegstand want er zijn geen parkeerplaatsen aanwezig voor de bezoeker. Wij raden het bouwen van die plint af.**

De commerciële plint is met name bedoeld voor omwonenden, die de voorziening lopend of per fiets kunnen bereiken. Het is geen grootschalige voorziening met een breed verzorgingsgebied. Daardoor is de parkeerdruk voor auto's beperkt, en wordt in het ontwerp voor de buitenruimte vooral rekening gehouden met fietsparkeerplaatsen. Bezoekers met de fiets kunnen bij de plint parkeren, bezoekers die met de auto komen, kunnen in de nabijgelegen parkeergarages parkeren. Deze liggen op circa 500 meter afstand. Dat vinden wij een aanvaardbare afstand.

10. **De planlocatie ligt niet in de binnenstad maar aan de rand van het centrum. De gehanteerde norm van 0,6 parkeerplaats kan van toepassing zijn op de binnenstad maar niet op het plangebied.**

Het CBS heeft in 2020 onderzoek gedaan naar het aantal personenauto's per huishouden. Voor het centrum van Apeldoorn is dit berekend op 0,6. Het plangebied maakt onderdeel uit van het centrum. Het verkeersadviesbureau Goudappel heeft in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland voor iedere buurt/wijk in Nederland het autobezit in beeld gebracht (o.a. op basis van de cijfers van het CBS). In bijlage 3 van het verkeersonderzoek zijn deze cijfers toegepast op de ontwikkeling Cascade. Op basis van de werkelijke situatie zijn er voor bewoners van de Cascade 160 parkeerplaatsen nodig; een gemiddelde van 0,56 ppl / woning. De feitelijke parkeernorm via passendeparkeernorm.nl komt afgerond overeen met het gemiddeld autobezit per huishouden van 0,6 in Apeldoorn centrum volgens het CBS. De stelling dat de norm van 0,6 niet van toepassing zou zijn wordt ook verder niet onderbouwd noch wordt aangegeven welke norm wel zou moeten gelden. Ons inzien is het onderzoek op juiste wijze tot stand gekomen en mag van de toegepaste norm worden uitgegaan, temeer omdat deze op het werkelijk gebruik is gebaseerd en daarmee een afwijking van het vigerende beleid rechtvaardigt.

11. **Diverse bronnen geven aan dat het autobezit toeneemt in Nederland, maar de deelauto's bevinden zich voornamelijk in de grote steden.**

Apeldoorn werkt er naar toe om het autogebruik in het centrumgebied te beperken en te stimuleren dat ander vervoer (bus, fiets, trein en deelverkeer) gebruikt wordt. Dit is ook opgenomen in de Omgevingsvisie 'Woest aantrekkelijk Apeldoorn'. Hier ligt onder meer een onderzoek van Goudappel Coffeng aan ten grondslag. Ook is er onderzoek gedaan naar deelmobiliteit. Hieruit volgt dat dit voor Apeldoorn zeer kansrijk is. Apeldoorn wil hier graag ruimte voor maken. Uit onderzoek blijkt dat wanneer mensen verhuizen er ook nagedacht wordt over hoe te verplaatsen. Dan wordt een keuze gemaakt van het vervoer dat beschikbaar is. Door actief deelmobiliteit aan te bieden krijgen de nieuwe bewoners de mogelijkheid om dit mee te nemen in hun overwegingen.

12. **De suggestie om deel e-scooters en e-fietsen te gebruiken zal niet werken. Een eerder initiatief in Apeldoorn voor de gedeelde e-scooter (GO-scooters) is ondertussen alweer gestopt.**

Wij hebben het idee dat het gebruik van e-scooters en e-fietsen steeds meer ingeburgerd raakt. De aanbieder van de GO-scooters gaf destijds aan dat het voor hen niet mogelijk was om de kwaliteit te bieden die de gebruiker verdient. Als een VvE van een appartementencomplex zelf een dergelijke voorziening biedt liggen er realistische mogelijkheden. Apeldoorn wil het deelverkeer stimuleren. De scooters van Go worden toentertijd veel gebruikt en hadden in korte tijd een groot aandeel in het totaal aantal verplaatsingen. Vanuit eigen overwegingen heeft Go toentertijd besloten om te stoppen. Inmiddels hebben verschillende aanbieders aangegeven dat zij geïnteresseerd zijn om te gaan rijden in Apeldoorn. Deelfietsen/-scooters maken onderdeel uit van het palet van voertuigen dat beschikbaar is voor de nieuwe bewoners.

13. **Het alternatieve parkeergebied onder het Marktpllein is niet realistisch, vanwege de af te leggen afstand van 400 meter.** *400 meter is natuurlijk een langere afstand, maar wel overbrugbaar. Indien blijkt dat er parkeerproblemen ontstaan op de Baron Sloetkade, kan overwogen worden om hier een parkeerregime uit te breiden. Het is natuurlijk zo dat niet iedereen uit de voeten kan met een afstand van 400 meter, maar wij delen niet de mening dat het niet realistisch is.*
14. **De parkeerdruk op de Baron Sloetkade zal exponentieel toenemen.**
Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat de parkeerdruk op de Baron Sloetkade merkbaar zal toenemen omdat de parkeeroplossing voor deze ontwikkeling passend is gemaakt.
15. **Er is een foutieve rekenmethode toegepast, want het plangebied ligt in de buurt de Haven en daar is het autobezit 0,9 per huishouden en dat getal is vrijwel identiek aan de gemeentelijke parkeernorm van 0,93. Voor de nieuwe bewoners is er voldoende parkeermogelijkheid in de nieuwbouw.**
Voor de verdere beantwoording van dit punt verwijzen wij naar de beantwoording bij punt nummer 10, dat gaat over hetzelfde onderwerp.
16. **Wat betreft de verkeersbewegingen wordt het steeds moeilijker om de Deventerstraat op te rijden, deze ontwikkeling bemoeilijkt dat nog verder. Ook andere ontwikkelingen in de buurt zullen een toename van verkeer tot gevolg hebben.**
Volgens onze berekeningen kan de weg de toename van het verkeer, verkeerstechnisch aan.

Conclusie

De zienswijze heeft aanleiding gegeven tot aanpassing van de bouwhoogtes, zoals weergegeven onder punt 1 (bij Historie van project Cascade) van deze zienswijze. In het beeldkwaliteitsplan is het gebouw New York Apartments opgenomen (bij punt 5 Zicht, zon en windstudie). New York Apartments is meegenomen in het windhinderonderzoek (punt 6 bij Zicht, zon en windstudie). Voor de zomermaanden is voor het tijdstip van 20:00 uur, inzichtelijk gemaakt hoe de bezonning is (punt 8 bij Zicht, zon en windstudie).

§3 Ambtshalve wijzigingen

De volgende ambtshalve wijzigingen worden in het plan aangebracht:

1. Het stikstofonderzoek (bijlage 8) is geactualiseerd. Het geactualiseerde stikstofonderzoek betreft de *Aerius-berekening Cascade Apeldoorn* d.d. 6 mei 2024 met kenmerk 20231302/rap01 versie 3 van het adviesbureau *ATKB voor natuur en leefomgeving*. Het stikstofonderzoek dat behoort bij het ontwerpbestemmingsplan wordt integraal vervangen door het hiervoor genoemd onderzoek.
2. Het akoestisch onderzoek is aangepast op het stedenbouwkundig ontwerp en hierin opgenomen bouwhoogtes. Bijlage 9 wordt integraal vervangen door *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai, Buro Bouwfysica*, d.d. 2 mei 2024. De resultaten uit het onderzoek worden verwerkt in de toelichting.
3. Het windhinderonderzoek is aangepast. Bijlage 11 wordt integraal vervangen door *Windhinderonderzoek, DGMR*, d.d. 12 mei 2024. De resultaten uit het onderzoek worden verwerkt in de toelichting.
4. De bezonningsstudie is aangepast. Bijlage 12 wordt integraal vervangen door *Bezonningsstudie, Handels BouwAdvies* d.d. 10 mei 2024. De resultaten uit het onderzoek worden verwerkt in de toelichting.

5. Het beeldkwaliteitsplan (bijlage 14 bij de toelichting) is aangepast en wordt verwerkt in de toelichting van het plan.
6. Deze nota zienswijzen wordt als bijlage bij de toelichting opgenomen.
7. De toelichting wordt tekstueel op die plekken aangepast waar dat nodig is om bovengenoemde wijzigingen taalkundig consistent te houden.
8. De naam, datum en status van het plan zijn waar nodig geactualiseerd en in het procedurehoofdstuk (Hoofdstuk 6) is verslaglegging gedaan van de doorlopen ontwerpfase van het plan.
9. Er zijn enkele ondergeschikte tekstuele wijzigingen doorgevoerd, zoals taalkundige omissies en pagina-afbrekingen.

§4 Integrale zienswijze

De integrale zienswijze begint op de volgende pagina.

Aan de Gemeenteraad van de Gemeente Apeldoorn
Postbus 9033
7300 ES Apeldoorn

Apeldoorn, 30 januari 2024.

Onderwerp: Zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Hoek Deventerstraat-Kanaal Noord te Apeldoorn, project 'Cascade'.

Geachte raadsleden,

Momenteel ligt ter visie het ontwerpbestemmingsplan hoek Deventerstraat-Kanaal Noord, project 'Cascade'. Deze ter visie legging biedt de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, van welke mogelijkheid wij hierbij gebruik maken.

Door [REDACTED]
Apeldoorn (verder [REDACTED]) is unaniem besloten om één gezamenlijke zienswijze te maken.

In onze visie zullen wij schrijven over:

- de historie van project Cascade
- wijzigingen huidig plan (28-12-2023) t.o.v. de presentatie van 05-07-2022
- zicht-, zon- en windstudies
- verkeer, parkeren en parkeerdruk
- conclusie en advies

De historie van project Cascade

Op 5 juli 2022 is voor omwonenden één van de twee presentatieavonden gehouden. Deze presentatie-avond is met name bezocht door bewoners van NYA. Ontwikkelaar FSG presenteerde zijn ideeën over de te ontwikkelen locatie, waarbij de meest in het oog springende bouwdelen de vier torens waren met een hoogtes van 52, 43, 31 en 25 meter. Daarnaast is veel gesproken over het gebruik van deelauto's.

De reacties op het toen voorgestelde plan van omwonenden laten zich als volgt samenvatten:

- De hoogte en massaliteit van het plan is ON-Apeldoorns, graag veel minder hoog en minder massief. Apeldoorn is een dorp met overwegend kleinschalige bebouwing.
- De presentatie rondom parkeren lijkt niet reëel (er lijkt een grote mate van wensdenken m.b.t. deelauto's)
- Verminderde privacy en verdwijnend uitzicht voor bewoners van NYA en zijn buurtgenoten.
- Veel vraagtekens rondom de effecten van wind en zon voor de huidige bebouwing in de naaste omgeving.
- Onderzoek de mogelijkheden op het vergroenen (maak niet alleen de tussenruimte groen, maar ook de gevels en het dak van de parkeergarage).

Aan het einde van deze presentatieavond werd door de organisatie aangegeven dat er goed geluisterd is naar de omwonenden en dat de reacties verwerkt zouden worden in de verdere planuitwerking.

Vervolgens ontvingen wij van de ontwikkelaar een nieuwsbrief waarin werd gesteld, dat ruim 82% van de 60 bezoekers die de twee informatieavonden hebben bezocht, positief tegenover de ontwikkeling stonden. De kritische tot zeer kritische reacties van de bezoekers gehoord hebbende op in ieder geval de informatiebijeenkomst van 5 juli lijkt dit een onterechte conclusie. Er is de bezoekers van de informatieavonden geen gelegenheid geboden om op de tekstuele weergave in de nieuwsbrief van het op die avonden verhandelde te reageren.

Een onvolledige inventarisatie

Alvorens nader in te gaan op het aangepaste plan dat thans ter tafel ligt, eerst een opmerking over de onderliggende studies en de daarop gebaseerde voorstellen. Zelfs tot eind 2023 is in de planvorming steeds gebruik gemaakt van kaartmateriaal waarop ons appartementengebouw in het geheel niet is ingetekend. Daar waar ons gebouw sinds 2020 (naar onze mening in passende harmonie met de naast gelegen bebouwing) is gerealiseerd, is op de plankaarten een soort van braakliggend terrein opgenomen. Het beoogde hoogste gebouw zal nota bene uitgerekend tegenover het NYA verrijzen. Wij achten daarmee de gedane waarnemingen bepaald onvolledig, waardoor de onderbouwing van de plannen te kort schiet.

Meer in het algemeen valt op dat alle beoordelingen lijken te zijn gedaan vanuit de centrumzijde, terwijl de gevolgen voor de andere kant van het kanaal maar zeer beperkt zijn onderkend, terwijl de omgeving 360° rondom uiteraard betrokken dient te zijn in de beoordeling van de verschillende effecten.

Wijzigingen huidige plan (28-12-2023) t.o.v. het gepresenteerde (05-07-2022)

Dan is het 28 december 2023. Vanaf die datum ligt het ontwerpbestemmingsplan 'Cascade' ter visie.

Hoewel in juli 2022 en daarna is aangegeven dat opmerkingen van omwonenden worden verwerkt in de plannen moeten we concluderen dat met onze opmerkingen niets is gedaan. De gemeente heeft het tegenovergestelde gedaan. De massaliteit en hoogte zijn zelfs toegenomen, evenals het aantal te bouwen appartementen. In onderstaand overzicht is dit inzichtelijk gemaakt

Het aantal appartementen is gestegen van 239 tot 286, dat is een toename van 20%.

De toename van de hoogte is als volgt:

	hoogte juli 2022	hoogte dec. 2023	verschil
- Toren 1	52 meter	62 meter	10 meter
- Toren 2	43	53	10
- Toren 3	31	39	8
- Toren 4	25	33	8
Toename totale gebouwhoogte			36 meter

Deze gebouwhoogtes worden in de stukken gemotiveerd als volgt:

Citaat: *'Deze hogere bebouwing van Cascade draagt bij aan het stedelijke karakter van Apeldoorn en maakt dit project van veraf zichtbaar'.*

'Deze hogere bebouwing communiceert met de grotere context van de stad en de skyline'.

Het plan vermeldt dat het is opgebouwd uit meerdere gebouwen met een aantal hoogteaccenten. Deze gebouwen zoeken zoveel mogelijk aansluiting bij de directe omgeving door aan te sluiten op de profielen waaraan ze staan en op de belendingen.



Meer appartementen leidt tot grotere verkeers- en parkeerdruk in zowel het plangebied als in de naaste omgeving ervan.

Meer hoogte en massaliteit hebben hun weerslag op uitzicht, wind en schaduw, zon profielen voor de directe omgevingen rondom het plangebied.

De visie die spreekt uit de voorgestelde grootschalige hoogbouwplannen is een breuk met het verleden. De kwaliteit van Apeldoorn is tot op de dag van vandaag: kleinschalige bebouwing in een groene omgeving.

In de toelichting wordt gesproken over 'stedelijk karakter van Apeldoorn' en over 'skyline', Het plan ademt de sfeer van de Zuid-as in Amsterdam, referentiebeelden die in de stukken staan afgedrukt bevestigen dit, maar dit stemt in het geheel niet overeen met de werkelijkheid ter plaatse.

Hetgeen wij waarnemen is dat dit plan niet aansluit op de bebouwing in de directe omgeving:

- aan de Griftstraat is uitsluitend laagbouw gesitueerd.
- het hoogste gebouw in de nabije omgeving is Koningshaven (Het Potlood) dat 17 woonverdiepingen telt.
- dichterbij staat het complex New York Apartments, aan de Baron Sloetkade, opgeleverd in juli 2020. NYA bestaat uit 2 torens met resp. 11 en 9 woonetages
- overige gebouwen laten een hoogte zien van maximaal 5 verdiepingen.

Samenvattend: de hoogte en massaliteit van dit plan detoneren zodanig met het bestaande stadsbeeld dat elke harmonie met de bestaande omgeving ontbreekt. Een eruptie van 20 verdiepingen is op deze plaats buiten proporties en de hoogte van de beoogde nieuwbouw zou beter afgestemd moeten zijn op de huidige bebouwing in de omgeving.

Zicht, zon en windstudies

In de bezonningsstudie zijn de avonduren niet meegenomen. Tevens constateren wij dat NYA als eerder opgemerkt niet voorkomt op de kwaliteitskaart! Alle overige gebouwen aan de Baron Sloetkade staan wel ingetekend. Er is dan ook twijfel of ons gebouw in zowel de zon- als ook in de windstudie wel is meegenomen.

Gezien de situering van NYA ten opzichte van het plan Cascade, zal deze nieuwbouw grote consequenties voor ons zal hebben.

NYA wordt relatief kort na de aankoop van de appartementen geconfronteerd met een massaal bouwplan waardoor enerzijds het beeld naar de stad permanent zal worden aangetast en de bewoners anderzijds te maken krijgen met schaduwwerking van de twee hoogste torens in het plan. Wij stellen vast dat de ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteit van onze woonomgeving zal worden aangetast door de uitvoering ervan.

Met betrekking tot de schaduwwerking: alle terrassen zijn op het westen gesitueerd waardoor de bewoners het moeten doen met een beperkt aantal zonuren per dag. NYA is aangewezen op de namiddag en 's zomers kunnen de bewoners, tot nu toe, genieten van de avondzon. In de bezonningsstudie worden de avonduren niet meegenomen en worden de gevolgen voor NYA niet zichtbaar gemaakt. Zie onderstaande kaarten.

Wij verzoeken u om de bezonningsstudie aan te vullen met weergave van schaduw op het tijdstip 20.00 uur gedurende de zomermaanden.



BASISKAART LEGT DE HOOGTE EN POSITIE VAN DE BOUWVOLUMES VAST EN HIERMEE DE INPASSING VAN DE ONTWIKKELING IN DE OMGEVING. DE UITGANGSPUNTEN VAN DE RANDVOORWAARDEN KAART ZIJN HET KADER



Afbeelding 3.3: Randvoorwaardenkaart Gebiedsontwerp

Parkeren en parkeerdruk

Het project Cascade omvat conform het plan:

- 286 woningen
 - o 30% sociale huur
 - o 40% middeldure huur
 - o 30% vrije sector
- 248 m2 BVO commerciële ruimte

De gemeente Apeldoorn heeft een verkeersvisie ontwikkeld, vastgesteld in juli 2016. Deze visie stelt o.a. een veelzijdige economie bestaande uit winkels, kantoren en bedrijven die alle goed bereikbaar (moeten) zijn. De binnenstad moet met alle vervoermiddelen goed toegankelijk blijven. Aan de Deventerstraat wordt een z.g. commerciële plint ontwikkeld ca. 248 m2 BVO. Voor deze commerciële plint is zegge en schrijve 1 parkeerplaats beschikbaar. Personeel en bezoekers moeten parkeren in de parkeergarage Marktplaats zo'n 400 m verwijderd van deze locatie. NYA is van mening, dat bezoekers van deze commerciële plint deze afstand niet willen overbruggen; te ver van de planlocatie verwijderd en dat het realiseren van een commerciële plint op deze locatie 'bouwen voor toekomstige leegstand' is. NYA raadt onder deze omstandigheden het bouwen van deze commerciële plint af.

Naast bovenstaande parkeervisie is het gemeentelijk parkeerbeleid vastgelegd in de Parkeervisie Fiets en Auto, vastgesteld op 21 maart 2019.

Ook zijn de parkeernormen vastgelegd in de Beleidsregel Parkeren (eveneens vastgesteld op 21 maart 2019). Deze beleidsregel geeft inzicht in het aantal, de kwaliteit en de plek van de te realiseren parkeerplaatsen.

Het bepalen van voldoende parkeerruimte gebeurt door het hanteren van parkeernormen voor auto's en fietsen. De beleidsregel dient als toetsingskader bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen en bepaalt hoe de parkeerregel in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Onder 4.2.1. wordt het parkeren nader uitgewerkt. Er wordt aangegeven dat uit onderzoek is gebleken dat het werkelijke autobezit in het centrum van Apeldoorn veel geringer is dan de door de gemeente gehanteerde norm.

Deze stelling wordt door NYA weerlegd met onderstaande gegevens.

De planlocatie ligt niet in de binnenstad doch aan de rand van het centrum, in de buurt (de wijk) 'De Haven'. De door CROW gehanteerde norm van 0,6 auto per huishouden is mogelijk van toepassing op de binnenstad van Apeldoorn maar zeker niet op het plangebied.

Gemiddeld heeft een Nederlands huishouden de beschikking over 1 auto (bron: CBS), zijnde ook de parkeernorm van de gemeente Apeldoorn (0,93). Diezelfde parkeernorm geeft aan dat er voor bezoek 0,1 tot 0,15 auto per woning is vastgesteld, zoals ook in de Ontwikkelingsvisie Zwitsal 2023 wordt genoemd.

Het CBS beschikt over kerncijfers van plaatsen in Nederland, waarbij ook onderzoek is gedaan naar het aantal motorvoertuigen in die plaatsen, totaal maar ook op wijk- en buurtniveau. Hieronder volgt een weergave van het autobezit van Apeldoorn (totaal), voor het centrum, de binnenstad en onze eigen wijk Welgelegen. De cijfers spreken voor zich.



Kerncijfers wijken en buurten 2022

Gewijzigd op: 15 december 2023

Variabelen kunnen geslept worden naar de kop, rijen of kolommen van de tabel. In de kop is maar één item van een variabe

Wijken en buurten ▼								
Onderwerp ▼		Apeldoorn	Centrum	Binnenstad	De Haven	De Welgelegen	De Noord	De Parken Sp:
Motorvoertuigen								
Personenauto's								
Personenauto's totaal	aantal	83 795	3 275	2 320	955	1 970	6 525	1 410
Personenauto's; brandstoftype								
Personenauto's; brandstof benzine	aantal	68 025	2 805	2 000	800	1 610	5 205	995
Personenauto's; overige brandstof	aantal	15 770	470	315	155	365	1 320	415
Personenauto's per huishouden	per huishouden	1,1	0,7	0,6	0,9	1,1	1,1	1,4
Personenauto's naar oppervlakte	per km ²	247	2 938	2 929	2 961	2 783	945	1 155
Motorfietsen	aantal	6 885	250	185	65	175	550	85

Bron: CBS

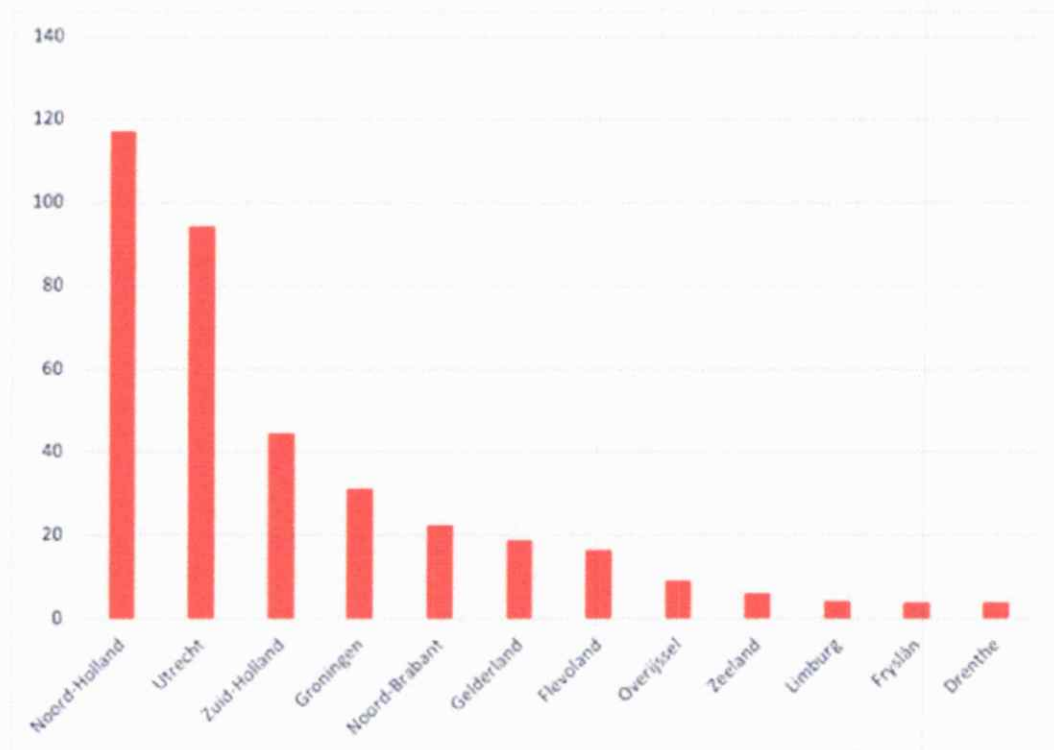
Er is in Nederland sprake van een grote toename van het aantal auto's. Het huidige autobezit van nu landelijk zo'n 8,5 miljoen auto's (geregistreerd op naam van een particulier). Het Algemeen Dagblad heeft onlangs over de snelle groei van het autobezit gepubliceerd.

Citaat uit het Algemeen Dagblad d.d. 8 januari 2024:

Het aantal auto's in Nederland stijgt in razend tempo, afgelopen jaar met 180.000 stuks tot 9,4 miljoen personenauto's. Files worden even snel langer en zwaarder.

Brancheorganisatie Bovag meldt op basis van cijfers van de Rijksdienst voor het Wegverkeer dat vorig jaar 370.000 nieuwe auto's werden verkocht. Dit resulteert in een groei van welgeteld 180.585 auto's. Ter illustratie: zet ze achter elkaar en je hebt een file van Utrecht tot in de Dordogne.

Daarnaast blijkt uit een recente studie van CROW, dat van het totale aantal auto's slechts 8.000 auto's een z.g. 'deelauto' is. Deelauto's bevinden zich hoofdzakelijk in de grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en studentensteden als Leiden en Groningen. Echter, Apeldoorn is geen Amsterdam of Den Haag,



Aantal deelauto's per 100.000 inwoners naar provincie in 2023

Naast een invulling voor auto's geeft het plan ook aan dat er wordt ingezet op deel-e-scooters en deel-e-fietsen. Een goed idee? De Apeldoorners hebben gedurende een aantal jaren gebruik kunnen maken van de groene GO-scooters (bedrijfsnaam Go Sharing). Het initiatief werd geen succes. De scooters werden te hooi en te gras in de openbare ruimte achtergelaten, blokkeerden trottoirs en bermen en vielen ten prooi aan vernielzucht. Kortom: deze e-scooters veroorzaakten veel ongemak. De GO-scooters zijn inmiddels uit het straatbeeld verdwenen. Samenvattend: het nieuwe plan zal resulteren in meer verkeersbewegingen en meer druk op de beschikbare parkeermogelijkheden – vooral ook ten laste van woongebied Welgelegen. Te veel nieuwe woningen, te weinig aanvullende parkeermogelijkheden.



De consequenties voor het plan Cascade:

- in het plan wordt als alternatief parkeergebied verwezen naar de parkeergarage onder het Marktpllein. De afstand tot het plangebied is ca. 400 meter. Naar onze mening is het onrealistisch om aan te nemen dat hier door toekomstige bewoners geparkeerd gaat worden.
- de parkeerdruk op de Baron Sloetkade zal exponentieel toenemen. Het komt nu al voor dat bewoners en bezoekers van het bestaande appartementencomplex aan het Kanaal Noord (tegenover NYA) gebruik maken van de parkeerplaatsen aan de Baron Sloetkade. Echter deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor bezoekers aan de huisartsenpraktijken, de apotheek, de fysiotherapeut alsmede voor bezoekers aan de appartementencomplexen aan de Baron Sloetkade.
- het plan wijkt sterk af van de parkeernormen van de gemeente Apeldoorn. Conform deze normen zouden er bij Cascade 265 parkeerplaatsen gecreëerd moeten worden ($0,93 \times 286$ woningen). In deze berekening zijn de parkeerplaatsen voor de commerciële plint nog niet inbegrepen.
- de makers van het ontwerpplan hebben o.i. een foutieve rekenmethodiek toegepast. Het plangebied ligt de buurt De Haven; het autobezit is in deze buurt 0,9 per huishouden, een getal dat vrijwel identiek is aan de gemeentelijke parkeernorm van 0,93. Aan de overzijde van het plangebied ligt de wijk Welgelegen waarvan NYA deel uit maakt. Het autobezit in Welgelegen is vastgesteld op 1,1 auto per huishouden.

De ontsluiting van het plangebied is voorzien via het Kanaal Noord. Ook zou er sprake zijn van omdraaien van het eenrichtingsverkeer. Dat er veel meer auto's aanwezig zullen zijn dan voorzien behoeft geen betoog. De statistieken geven dit duidelijk aan.

Nu is het op gezette tijden al problematisch om vanuit de wijk de Deventerstraat op te rijden, bij een toenemend verkeersaanbod zal dit probleem alleen maar toenemen. Wij menen dat het plan verkeerstechnisch dan ook niet voldoende in lijn met de nu reeds bestaande problemen is uitgewerkt.

De recent gerealiseerde nieuwbouw aan de Vlijtseweg zorgt voor een hogere verkeersintensiteit rond het kruispunt Vlijtseweg-Deventerstraat. De gemeentelijke plannen voor verdere bebouwing van het "Zwitsalterrein" zullen die drukte verder doen toenemen.

Conclusie en advies

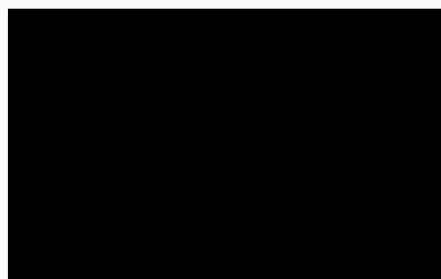
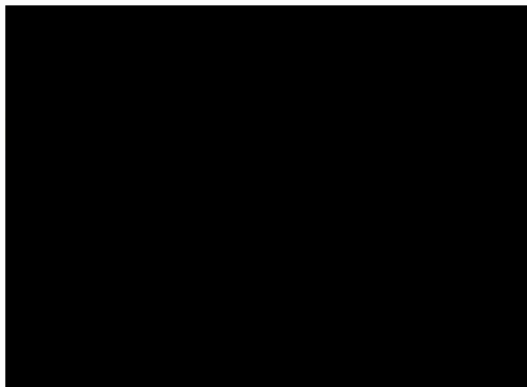
Samenvattend komt het erop neer dat NYA bezwaar maakt tegen dit ontwerpplan omdat:

1. er niets is gedaan met de op en aanmerkingen door ons gemaakt op de informatieavond (5 juli 2022)
2. de plannen ten opzichte van de op- en aanmerkingen (gemaakt op de informatiebijeenkomst) in voor ons negatieve zin zijn gewijzigd
3. NYA in de planonderbouwing geheel niet is meegenomen. Het ontwerp berust derhalve op onvolledige informatie.
4. de hoogte en massaliteit in strijd zijn met de maat en schaal van Apeldoorn.
5. er veel te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein worden gecreëerd, gemeten ten opzichte van de normen die door u als gemeente zijn gesteld.
6. deelauto's niet of nauwelijks voorkomen in Apeldoorn resp. Gelderland en het plan mede gestoeld is op het gebruik van deelauto's.
7. er geen deugdelijke zon-, schaduw- en windstudies zijn uitgevoerd. Nieuwe studies zijn noodzakelijk waarin ook NYA dient te worden betrokken en de effecten ook inzichtelijk worden om 20.00 uur in de zomermaanden.
8. het plan ook qua verkeerssituatie niet in samenhang is beoordeeld met de realisatie van de nieuwbouw aan de Vlijtseweg en de beoogde nieuwbouw op het Zwitsalterrein en het gebied rond de Baron Sloetkade.

NYA adviseert om het plan te herzien en af te stemmen op de kleinschalige omgeving. Om tot een aanvaardbaar plan te komen dringen wij erop aan om de maat en schaal van Apeldoorn, zoals destijds is gebeurd bij het project Kanaaloevers, uitdrukkelijk in het plan te betrekken.

In afwachting van uw nadere berichten,

hoogachtend,



Adresgegevens indiener:

