



De raad van de gemeente Harderwijk;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 27 mei 2014,
nummer B14.001643;

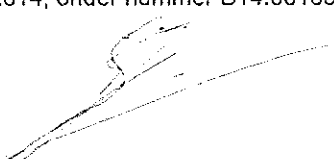
overwegende dat het bestemmingsplan Stationsomgeving, zoals vastgesteld bij besluit van 19 december 2013, een tweetal kennelijke fouten bevat;

gelet op de bepaling uit de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

1. Het besluit tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Stationsomgeving van 19 december 2013, besluitnummer 13.00713, in te trekken voor wat betreft:
 - a. de functieaanduiding 'verkeer' binnen de bestemming 'Gemengd' op de verbeelding;
 - b. artikel 12 van de planregels;
2. In plaats hiervan een nieuw besluit te nemen waarbij:
 - a. de begrenzing van de functieaanduiding 'verkeer' binnen de bestemming 'Gemengd' op de verbeelding wordt vastgesteld, overeenkomstig het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en het besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï;
 - b. artikel 12 van de planregels wordt vastgesteld, conform versie 2013-06 van het gemeentelijk handboek;zoals vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0243.BP00075-0004.gml met bijbehorende bestanden.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente
Harderwijk in zijn openbare vergadering van
19 juni 2014, onder nummer B14.001692.



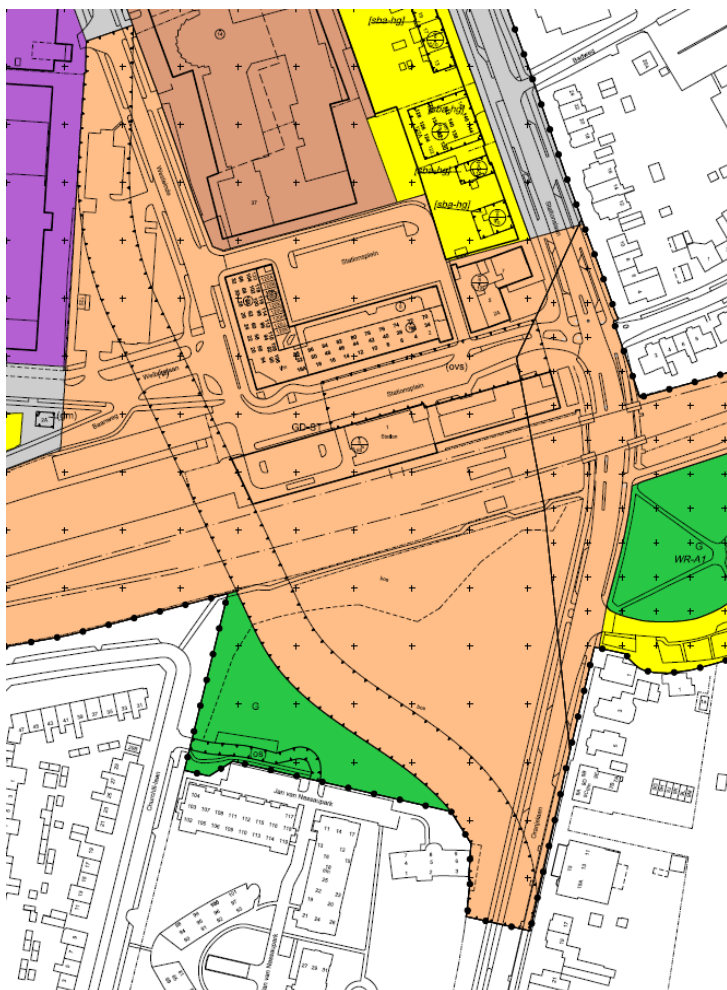
de heer H.J. van Schaik
voorzitter



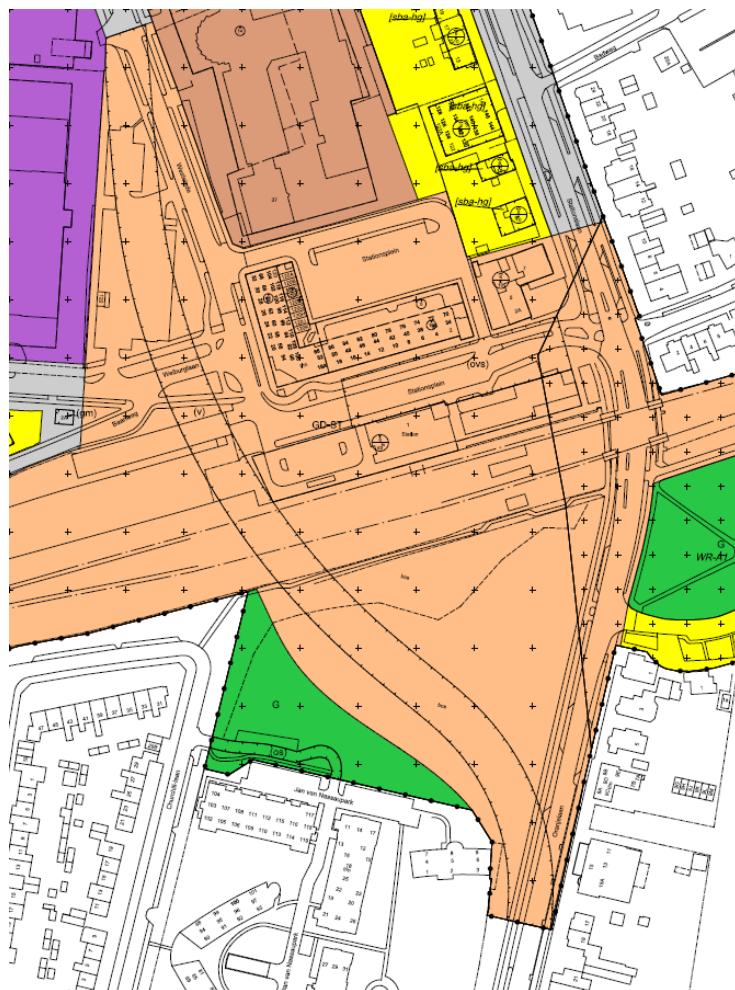
de heer H.R. Lanning
raadsgriffier

Overzicht verschil tussen oorspronkelijk besluit en herstelbesluit
Bijlage bij voorstel aan college en raad van 13 mei 2014, nr. B14.001643

Onderdeel a.



Verbeelding behorend bij oorspronkelijk besluit



Verbeelding behorend bij herstelbesluit

Onderdeel b.

<i>Artikel 12 behorend bij oorspronkelijk besluit</i>	<i>Artikel 12 behorend bij herstelbesluit (wijzigingen in rood)</i>
Artikel 12 Leiding - Gas 12.1 Bestemmingsomschrijving De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor: - hoofdgastransportleiding(en); - belemmeringenstrook; - veiligheidszone. 12.2 Bouwregels - in afwijking van het bepaalde bij de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming. - op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. - voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de regel dat de bouwhoogte niet meer dan 6 m mag bedragen. 12.3 Afwijken van de bouwregels Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2 en toestaan dat de in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen genoemde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, mits uit vooraf ingewonnen advies bij de desbetreffende leidingbeheerder is gebleken, dat hiertegen uit oogpunt van doelmatig leidingbeheer geen bezwaar bestaat. 12.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden - Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden uit te voeren: - het bewerken van en graven, boren of roeren in de bodem dieper dan 0,5 m; - het aanleggen van waterlopen en het vergraven, verruimen en	Artikel 12 Leiding - Gas 12.1 Bestemmingsomschrijving De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor: - gastransportleiding(en); - belemmeringenstrook; - veiligheidszone. 12.2 Bouwregels - in afwijking van het bepaalde bij de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming. - op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. - voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de regel dat de bouwhoogte niet meer dan 6 m mag bedragen. 12.3 Afwijken van de bouwregels Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2 en toestaan dat de in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen genoemde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, mits: - de veiligheid met betrekking tot de gasleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare objecten worden toegelaten; - het bevoegd gezag vooraf schriftelijk advies heeft ingewonnen bij de leidingbeheerder. 12.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden - Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren: - het bewerken van en graven, boren of roeren in de bodem dieper dan 0,5 m; - het aanleggen van waterlopen en het vergraven, verruimen en

dempen van bestaande waterlopen; 3. het verlagen van de bodem en afgraven van gronden, tenzij daarvoor een vergunning krachtens de Ontgrondingenwet is vereist en het egaliseren van gronden; 4. het aanbrengen van verharding. b. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden als bedoeld onder a. mag alleen worden verleend, indien door de uitvoering van het andere werk dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waarden en/of functies die het plan beoogt te beschermen, tenzij hieraan, door het stellen van voorwaarden, voldoende tegemoet kan worden gekomen. c. Bij de afweging als bedoeld onder b. wordt in ieder geval betrokken de bestemmingsomschrijving van de ter plaatse geldende bestemming. d. Geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden als bedoeld onder a. is vereist voor: 1. andere werken, behorende bij het normale onderhoud, gebruik en beheer; 2. andere werken die op het moment van inwerkingtreding van het plan in uitvoering waren of konden worden uitgevoerd krachtens een voor dat tijdstip geldende of aangevraagde vergunning.	dempen van bestaande waterlopen; 3. het verlagen van de bodem en afgraven van gronden, tenzij daarvoor een vergunning krachtens de Ontgrondingenwet is vereist en het egaliseren van gronden; 4. het aanbrengen van verharding; 5. het aanbrengen/rooien van diepwortelende beplantingen en bomen; 6. het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair; 7. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginningen, ophogen en aanleggen van drainage; 8. het permanent opslaan van goederen. b. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden als bedoeld onder a. mag alleen worden verleend, indien door de uitvoering van het andere werk dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waarden en/of functies die het plan beoogt te beschermen, tenzij hieraan, door het stellen van voorwaarden, voldoende tegemoet kan worden gekomen. c. Bij de afweging als bedoeld onder b. wordt in ieder geval betrokken de bestemmingsomschrijving van de ter plaatse geldende bestemming. d. Geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden als bedoeld onder a. is vereist voor: 1. andere werken, behorende bij het normale onderhoud, gebruik en beheer; 2. andere werken die op het moment van inwerkingtreding van het plan in uitvoering waren of konden worden uitgevoerd krachtens een voor dat tijdstip geldende of aangevraagde vergunning; 3. graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten. e. Alvorens te beslissen op een aanvraag, zoals bedoeld onder a. wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder. Het vermelde advies betreft de belangen in verband met de veilige ligging van de leiding en het voorkomen van schade aan de leiding.
---	--



gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 29 oktober 2013, nummer 13.00713;

overwegende, dat het ontwerpbestemmingsplan "Stationsomgeving" met ingang van 4 juli 2013 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat tijdens deze termijn een ieder in de gelegenheid is gesteld daarover zienswijzen kenbaar te maken;

dat dit op 3 juli 2013 bekend is gemaakt in Het Kontakt, in de Staatscourant en op de gemeentelijke website;

dat er 15 zienswijzen zijn ingediend tegen het bestemmingsplan;

gelet op de bepalingen uit de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

- a. In te stemmen met het "Commentaar op de zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving";
- b. De zienswijzen overeenkomstig het commentaar te beantwoorden, wat inhoudt dat:
 - zienswijzen 13 en 15 buiten behandeling worden gelaten, vanwege overschrijding van de termijn;
 - zienswijzen 3 t/m 5, 7 t/m 12 en 14 gedeeltelijk worden gedeeld;
 - zienswijzen 1 en 6 niet worden gedeeld;
 - zienswijze 2 louter een vraag betreft (die is beantwoord).
- c. In te stemmen met het 'Verslag vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro bestemmingsplan Stationsomgeving';
- d. In te stemmen met de wijzigingen zoals opgenomen in 'Staat van wijzigingen bestemmingsplan Stationsomgeving';
- e. Het bestemmingsplan "Stationsomgeving", bestaande uit de geometrische planobjecten, zoals vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0243.BP00075-0003.gml met bijbehorende bestanden met de wijzigingen zoals opgenomen in beslispunt e gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerp.
- f. Bij dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Harderwijk in zijn openbare vergadering van 19 december 2013, onder nummer 13.00713.


de heer H.J. van Schaik
voorzitter


de heer H.R. Lanning
raadsgriffier



COMMENTAAR OP DE ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN “STATIONSOMGEVING”

1. Korte inleiding

De aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan Stationsomgeving is tweeledig. In het kader van de actualisatie van bestemmingsplannen die de gemeente Harderwijk voor het gehele grondgebied uitvoert, dient ook voor de stationsomgeving een actueel bestemmingsplan te worden opgesteld. Daarnaast vinden er diverse ontwikkelingen in het gebied plaats welke in een bestemmingsplan moeten worden vastgelegd om tot uitvoering over te kunnen gaan.

De Stationsomgeving wordt gedomineerd door verouderde industriële bebouwing, het gebied is relatief slecht ontsloten voor aan- en afrijdend verkeer en de stationsfaciliteiten schieten tekort. De spoorwegovergang in de Stationslaan/Oranjelaan is een bottleneck voor het doorgaande verkeer. Gelet op het feit dat de stationslocatie tot de primaire stedelijke voorzieningen van Harderwijk is te beschouwen, is er alle aanleiding om de geconstateerde manco's aan te pakken en het gebied te transformeren naar een hoogwaardige openbaar vervoersvoorziening.

Na intensieve gesprekken met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, de provincies Gelderland en Utrecht, NS, ProRail en de langs het spoor gelegen gemeenten van Amersfoort tot en met Harderwijk, is besloten om de mogelijkheden te onderzoeken het Randstadspoor door te trekken naar Harderwijk. De consequenties van Randstadspoor voor Harderwijk zijn een uitbreiding van twee extra stoptreinen tussen Harderwijk en Utrecht, waardoor iedere 15 minuten een trein richting Utrecht vertrekt. Dit vraagt om de aanleg van een derde spoor en aanpassingen aan de perrons. Met de komst van Randstadspoor wordt voorts de aanleg van een tunnel onder het station noodzakelijk. De huidige overgang van de Oranjelaan naar de Stationslaan vervalt daarmee. De nieuwe onderdoorgang zal naar het Westeinde lopen. Het autoverkeer buigt ter hoogte van het Jan van Nassaupark af van de Oranjelaan en zal ter hoogte van de locatie Landstede bovengronds worden. De ondertunneling van het spoor levert een verbetering op van de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming. Ook is er sprake van een verbetering van de leefomgeving in het gebied. In 2011 heeft de raad de structuurvisie voor de Stationsomgeving vastgesteld. In de structuurvisie zijn diverse ontwikkelingen opgenomen, te weten de verbreding van het spoor met de aanpassingen aan het station, de ondertunneling en een verkleuring van de bedrijventerreinen naar een campusgebied en een woonwerkgebied. Het bestemmingsplan voorziet in de juridisch-planologische regeling om de verbreding van het spoor, de aanpassingen aan het station en de ondertunneling mogelijk te maken, waarbij de structuurvisie de basis vormt. De overige ontwikkelingen zijn nog te prematuur om in dit bestemmingsplan mee te kunnen nemen.

2. Termijn

Het ontwerpbestemmingsplan “Stationsomgeving” heeft met ingang van 4 juli 2013 gedurende zes weken voor iedereen ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder schriftelijk zienswijzen kenbaar maken bij de gemeenteraad. Desgewenst kon ook worden volstaan met een mondelinge zienswijze. Dit is op 3 juli 2013 bekend gemaakt in Het Kontakt en in de Nederlandse Staatscourant. De stukken waren ook raadpleegbaar op de gemeentelijke website www.harderwijk.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl.

3. Zienswijzen

De volgende schriftelijke reacties zijn ontvangen naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan “Stationsomgeving”.

<i>nr.</i>	<i>naam</i>	<i>Adres/perceel</i>	<i>nr. brief</i>	<i>datum ontvangst</i>
1.	Rover, afd. Amersfoort – Noord-Veluwe	Postbus 2132	I13.2802 I13.2830	9 juli 2013 10 juli 2013
2.	R. Nijenhuis	Stationslaan 14	I13.3005	24 juli 2013
3.	R.W. Bunt en M.A.N. Bunt-Fijen	Jan van Nassaupark 6	I13.3083	1 augustus 2013
4.	H. Bos en H. Hagen	Weiburglaan 11	I13.3116	2 augustus 2013
5.	Mulder Bouwmanagement BV	Baanweg 26	I13.3148	9 augustus 2013
6.	Mulder Bouwmanagement BV	Stationslaan 9	I13.3153	9 augustus 2013
7.	C. en R. Berkvens	Weiburglaan 3	I13.3200	12 augustus 2013
8.	Mevr. C. Cools	Weiburglaan 5	I13.3207	13 augustus 2013
9.	VSE	Weiburglaan 6	I13.3220 I13.3430	13 augustus 2013 2 september 2013
10.	I. Fietje	Churchill-laan 75	I13.3221	14 augustus 2013
11.	Klankbordgroep Stationsomgeving	p/a Oranjelaan 29	I13.3222	14 augustus 2013
12.	R. Schouten	Roggelaan 8	I13.3228 I13.3228	14 augustus 2013 21 augustus 2013
13.	R.P. Fennema	Churchill-laan 69	I13.3238	16 augustus 2013
15.	Fam. Schipper	Oranjelaan 27	I13.3613	16 september 2013

Van de mogelijkheid om mondelinge zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door:

<i>nr.</i>	<i>naam</i>	<i>adres</i>	<i>nr. brief</i>	<i>datum gesprek</i>
14.	Dhr. R. Kalkhoven en dhr. Loedeman	Churchill-laan 65 en 67		14 augustus 2013, verslag akkoord 30 augustus 2013

4. Ontvankelijkheid

Het ontwerpbestemmingsplan “Stationsomgeving” van 4 juli 2013 tot en met 14 augustus 2013 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder zienswijzen kenbaar maken bij de gemeenteraad. Alle ingediende zienswijzen staan hierboven genoemd.

Door VSE (Zienswijze 9) is op de voorlaatste dag van de termijn een pro forma zienswijze ingediend. Het is echter niet mogelijk om een pro forma zienswijze in te dienen. Alleen bezwaar- en beroepschriften kunnen pro forma worden ingediend. Dit volgt uit 6:6 Awb. Dit artikel is niet van toepassing op zienswijzen in het kader van de bestemmingsplanprocedure (uniforme openbare voorbereidingsprocedure). Op basis van jurisprudentie (o.a. ABRS 25 november 2009, Andijk, zaaknummer 200808113, LJN BK4337) heeft zich de praktijk ontwikkeld dat de indiener van de binnen de termijn ingebrachte niet nader aangeduide bezwaren onverwijld in de gelegenheid wordt gesteld om deze binnen twee weken van gronden te voorzien. Bij brief van 20 augustus 2013 (ons kenmerk U13.005708) is VSE in de gelegenheid gesteld om binnen twee weken na dagtekenen het verzuim te herstellen. Bij brief van 2 september 2013, ontvangen op dezelfde dag, heeft VSE de zienswijze van inhoudelijke gronden voorzien. Derhalve kan de zienswijze in behandeling worden genomen.

De 'Klankbordgroep Stationsomgeving' (zienswijze 11) heeft op 14 augustus 2013 een zienswijze ingediend. Een klankbordgroep zelf is geen rechtspersoon en kan derhalve niet als zelfstandige entiteit optreden in bestuursrechtelijke procedures. De zienswijze moet derhalve beschouwd worden als een zienswijze van de individuele leden die de zienswijze mede hebben ondertekend.

Door de heer R. Schouten (zienswijze 12) is een niet ondertekende zienswijze ingediend. Hierdoor is in formele zin niet kenbaar wie de zienswijze heeft ingediend. Bij brief van 20 augustus 2013 (U13.005715) is indiener in de gelegenheid gesteld dit verzuim te herstellen. Bij brief van 21 augustus 2013 heeft indiener zijn zienswijze van een handtekening voorzien. De zienswijze kan in behandeling worden genomen.

Door de heer R.P. Fennema (zienswijze 13) is een schriftelijke zienswijze ingediend. Deze is twee dagen na afloop van de termijn ontvangen op 16 augustus 2013. De brief kent een dagtekening van 12 augustus 2013, echter de envelop bevat geen postzegel en geen poststempel, zodat geconcludeerd kan worden dat de brief niet voor het einde van de termijn ter post is bezorgd. De brief kan dus niet analoog aan de verzendtheorie uit de Algemene wet bestuursrecht (6:9 lid 2 Awb) in behandeling worden genomen en is dus te laat ontvangen. De brief is met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid in de brievenbus van het stadhuis gedaan. Post die in de brievenbus van het Stadhuis wordt gedaan wordt uiterlijk op de eerstvolgende werkdag administratief verwerkt, dat wil zeggen: voorzien van stempel voor ontvangst, ingeboekt in het registratiesysteem en het verzenden van een ontvangstbevestiging. Dit geldt ook in geval de brief buiten kantooruren of openingstijden van het Stadhuis in de brievenbus wordt gedaan. Hieruit volgt dat de brief in elk geval niet op de laatste dag van terinzagelegging, 14 augustus 2013, in de brievenbus kan zijn gedaan. De zienswijze wordt daarom buiten behandeling gelaten vanwege niet tijdige ontvangst. (De indiener krijgt wel een inhoudelijk antwoord op de brief, maar dit maakt geen onderdeel uit van de formele bestemmingsplanprocedure.)

Door de familie Schipper (zienswijze 15) is een schriftelijke zienswijze ingediend met een dagtekening van 13 augustus 2013. Op de poststempel op de envelop staat de datum van 13 september 2013. De brief is ontvangen op 16 september 2013. De zienswijze is derhalve ruim buiten de termijn ter post aangeboden en ontvangen. De zienswijze wordt daarom buiten behandeling gelaten vanwege niet tijdige ontvangst. (De indiener krijgt wel een inhoudelijk antwoord op de brief, maar dit maakt geen onderdeel uit van de formele bestemmingsplanprocedure.)

5. Zienswijzen en gemeentelijk commentaar

Voor zover de zienswijzen in behandeling kunnen worden genomen (zie hoofdstuk 4) worden ze hieronder samengevat en van een antwoord (commentaar) voorzien.

Zienswijze 1.

Rover, afd. Amersfoort – Noord-Veluwe, Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort, briefnummer: I13.2802/I13.2830.

Opmerking

Reclamant wijst erop dat ten oosten van het station van Harderwijk ruimte zal moeten worden gereserveerd voor de aanleg van een extra spoor als keerspoor voor Randstadrail. Dit keerspoor zou moeten komen tussen de Oranjelaan en de Deventerweg, parallel aan de Prins Mauritslaan.

Commentaar

In het ontwerp bestemmingsplan is rekening gehouden met de mogelijkheid om een keerspoor aan te leggen ten behoeve van de komst van Randstadspoor. Vanuit de uitgevoerde planstudie voor Randstadspoor is gebleken dat de spoorconfiguratie conform optie 5B als uitgangspunt het beste aansluit bij de wensen voor de aanleg van de benodigde spoorinfrastructuur. In deze uitvoering eindigt het keerspoor ten westen van de Oranjelaan/Stationslaan. Er wordt een nieuwe doorgaande spoorverbinding aangelegd ten zuiden van het huidige spoor. Het keerspoor komt dan tussen beide doorgaande spoorverbindingen te liggen.

Conclusie

De zienswijze wordt niet gedeeld.

Zienswijze 2.

R. Nijenhuis, Stationslaan 14 te Harderwijk, briefnummer I13.3005.

Opmerking

Reclamant wil graag geïnformeerd worden over het aantal bussen dat langs de Stationslaan 14 zal rijden.

Commentaar

Door de gewijzigde infrastructuur is het noodzakelijk om de bussen de route over de Stationslaan te laten volgen. Met inachtneming van de huidige dienstregeling is in de berekening naar de akoestische effecten uitgegaan van een totaal aantal van 558 bussen per etmaal. Naar verwachting zal dit aantal voor de toekomst verder afnemen, gelet op de te verwachten bezuinigingen op het streek- en stadsvervoer. Door een sterke reductie in het totaal aantal voertuigbewegingen op de Stationslaan (van ca. 8.700 motorvoertuigen per etmaal in 2012 naar ca. 1.000 in 2026) verbetert de leefbaarheid, zowel qua geluid als qua fijnstof, aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie.

Conclusie

De zienswijze betreft een vraag die is beantwoord.

Zienswijze 3.

R.W. Bunt en M.A.N. Bunt-Fijen, Jan van Nassaupark 6 te Harderwijk, briefnummer I13.3083

Opmerking 3.1

De rigoureuze wijziging van de loop van de Oranjelaan heeft voor reclamant alleen maar negatieve gevolgen. Hij kan zich dan ook niet vinden in deze variant van de tunnel en de daarvoor door de gemeente aangevoerde argumenten. De weg richting de tunnel zal op een afstand van niet meer dan ca.15 meter om zijn woning krullen. De groenvoorziening tussen de woning en het spoor zal goeddeels verdwijnen. Reclamant heeft zowel aan de zuidzijde, oostzijde en noordzijde voortaan verkeer waardoor in de woning geen rustige plek te vinden is. Er is geen rekening gehouden met belangen van reclamant.

Commentaar

Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd om te bepalen of de wijzigingen en aanleg van de nieuwe weg, past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder.

Voor de woning van reclamant gelden twee beoordelingsregimes, namelijk de aanleg van een nieuwe weg en een reconstructie van de aanwezige Oranjelaan.

Nieuwe weg

Bij de aanleg van een nieuwe weg geldt dat een geluidbelasting van 48 decibel of lager de voorkeur heeft. Blijkt uit akoestisch onderzoek dat de geluidbelasting hoger is dan 48 decibel, dan moet onderzocht worden welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting terug te dringen tot de voorkeursgrenswaarde.

Uit het akoestisch onderzoek (4 sprinters Utrecht CS-Harderwijk, akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai d.d. 10 juni 2013) komt naar voren dat de geluidbelasting op de noordgevel, zonder maatregelen in 2026, 51 decibel bedraagt. Daarom is onderzocht welke maatregelen aan de weg getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te verlagen. Door de weg aan te leggen met een geluidreducerend wegdek (dunne deklaag type B) is de geluidbelasting van de nieuwe weg terug te dringen tot 49 decibel.

Naar aanleiding van de zienswijzen van reclamant op het bestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarde is nader onderzocht (akoestisch onderzoek d.d. 12 september 2013) of er verdergaande maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting verder terug te dringen. Hieruit is naar voren gekomen dat een scherm met een hoogte van 1 meter op de tunnelbak er toe bijdraagt dat de geluidbelasting van de nieuwe weg is terug te dringen tot 48 decibel en daarmee aan de voorkeursgrenswaarde voldoet. Hiermee vervalt de noodzaak om hogere grenswaarde vanwege de nieuwe weg op de woning van reclamant vast te stellen.

Oranjelaan

De Oranjelaan wordt anders ingericht waardoor er een toetsing aan de Wet geluidhinder moet plaatsvinden. Hierbij is de geluidbelasting in 2012 de richtwaarde die ook geldt na de reconstructie. In 2012 bedroeg de geluidbelasting 52 decibel.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting na de reconstructie 54 decibel bedraagt.

Vanwege de overschrijding met 2 decibel, is onderzocht welke doelmatige maatregelen aan de weg getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te verlagen. Ook bij de Oranjelaan is ervoor gekozen om geluidreducerend wegdek toe te passen (met uitzondering van de kruisingen). Het toepassen van geluidreducerend wegdek op en nabij de kruispunten is vanwege het wringende verkeer (verkeer dat draait/bochten maakt) niet toepasbaar in verband met snelle slijtage/beschadiging van het wegdek. De geluidbelasting is met geluidreducerend wegdek met 1 decibel te reduceren. De afname is beperkt omdat de geluidbelasting op de woning in belangrijke mate door de emissie op het kruispunt wordt bepaald.

Ook voor deze situatie is naar aanleiding van de zienswijze nader onderzocht (akoestisch onderzoek d.d. 12 september 2013) of er verdergaande maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting verder terug te dringen. Hieruit is naar voren gekomen dat een scherm met een hoogte van 1 m op de tunnelbak er toe bijdraagt dat de geluidbelasting van de Oranjelaan is terug te dringen tot 52 decibel en daarmee aan de richtwaarde voldoet.

Hiermee vervalt de noodzaak om hogere grenswaarde vanwege de nieuwe weg op woningen vast te stellen.

Opmerking 3.2

Reclamant begrijpt niet waarom de aanvankelijke keuze voor het bestaande tracé opeens niet meer gevolgd wordt en heeft daarvoor op de inloopavond geen nieuwe argumenten gehoord. Verder heeft reclamant tijdens de inloopavond verzocht of het mogelijk is de weg verder van de woning vandaan te leggen zodat o.a. groenvoorziening behouden blijft en als afscherming kan dienen.

Commentaar

De gemeente Harderwijk heeft al jaren de wens om ter hoogte van de Oranjelaan het spoor te ondertunnelen, om zo een doorgaande verbinding te realiseren. In het kader van de Structuurvisie Stationsomgeving zijn twee varianten beoordeeld. Een variant met een tunnel tussen Oranjelaan en Stationslaan en een variant tussen Oranjelaan en Westeinde (onder het station). In het kader van de structuurvisie heeft de gemeenteraad bij de vaststelling van deze visie op 30 juni 2011 al besloten voor de laatstgenoemde variant. De argumenten hiervoor waren:

- *De route creëert meer ontwikkelpotentieel voor de stad en het plangebied;*
- *De route creëert een meer heldere aanrijroute naar het centrum en biedt betere condities voor het oplossen van te verwachten verkeersproblemen;*
- *De variant met een tunnel tussen Oranjelaan en Stationslaan is aanzienlijk duurder. Dit wordt veroorzaakt door diverse inpassingproblemen (o.a. het bereikbaar houden van aan de tunnel grenzende percelen), de aanwezige ondergrondse infrastructuur en de aanzienlijk langere doorlooptijd van het project.*
- *Tijdens de aanleg van de tunnel kan de bestaande verbinding Oranjelaan-Stationslaan voor het grootste gedeelte in gebruik blijven. Als tussen de Oranjelaan en Stationslaan een tunnel wordt aangelegd levert dit tijdens werkzaamheden veel belemmeringen op voor het verkeer. Dit heeft grote negatieve effecten op de bereikbaarheid van het gebied en de hele stad gedurende de werkzaamheden.*

Het huidige tracé ontwerp tussen Oranjelaan en Westeinde is afgestemd op de functie van de weg, een weg met een ontsluitingsfunctie met een 50 km/h regiem. Hierbij moet rekening gehouden met een hellingshoek van de weg en met randvoorwaarden ten aanzien van de scherpte van de bochten. Daarnaast moet de nieuwe weg goed kunnen aansluiten op de bestaande wegen Oranjelaan en Westeinde. Deze aspecten dienen de verkeersveiligheid en een goede doorstroming. Al deze aspecten afwegende is gekozen voor het voorliggende tracé. Er zal nog nadrukkelijk gekeken worden of het tracé van de weg nog verder geoptimaliseerd kan worden teneinde de genoemde negatieve effecten te verminderen. Zie hiervoor ook beantwoording bij 3.1. Een substantiële vergroting van de afstand tussen de weg en het Jan van Nassaucomplex is hierbij niet mogelijk.

Opmerking 3.3

Reclamant heeft van het gemeentebestuur vernomen dat het aantal voertuigbewegingen naar verwachting met ca. 20% zal toenemen. Daarbij dient nog te worden bedacht dat zeker vrachtwagencombinaties die uit de tunnelbak moeten rijden dat met meer vermogen moeten doen waardoor de overlast groter zal zijn. En dat alles zonder enige afscherming.

Commentaar

Voor het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd volgens het Reken en meetvoorschrift 2012, die wettelijk is voorgeschreven. De geluidbelastingen zijn berekend met het programma Geomilieu. Het programma rekent volgens het reken- en meetvoorschrift. Vrachtwagens worden hierin meegenomen. In dit voorschrift is verder bepaald dat in situaties waarbij de weg een helling heeft, hiervoor met een hellingcorrectie moet worden gerekend. Voor de bepaling van de geluidbelasting op de woning van de reclamant is met deze hellingcorrectie gerekend.

Opmerking 3.4

Reclamant acht het relevant dat er kennisgenomen wordt van het voornemen tot verhoging van de geluidgrenswaarde en dat in het kader van de belangenafweging in de afweging betreft. Het college mag namelijk uitgaan van de bestaande situatie. Die situatie kent al een grotere geluidsoverlast dan normaal gesproken zou zijn toegestaan, omdat in een eerder stadium door de gemeente geen geluidbeperkende maatregelen zijn genomen.

Commentaar

In 1998 is het bestemmingsplan Jan van Nassauterrein Zuid vastgesteld. In dit bestemmingsplan is de mogelijkheid gecreëerd voor de bouw van onder andere de woning van reclamant. Tijdens de bestemmingsplanprocedure bleek uit akoestisch onderzoek dat de geluidbelasting op een aantal woningen hoger zou worden dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Om de bestemming wonen mogelijk te maken is op 1 juli 1997 een hogere grenswaarde door de provincie Gelderland vastgesteld. Hiermee is de juridische mogelijkheid gecreëerd om woningen boven de voorkeursgrenswaarde te bouwen. Na realisatie van de woningen op het Jan van Nassaupark, is er geen wettelijke bepaling die erop toeziet dat, bijvoorbeeld de beheerder van een weg, er zorg voor draagt dat de geluidbelasting zo laag mogelijk blijft. Ook niet vanwege de autonome groei van de verkeersintensiteit. Door planologische procedure voor het bestemmingsplan Stationsomgeving treedt de Wet geluidhinder in werking. Hierdoor moeten voor dit bestemmingsplan maatregelen afgewogen worden. Zoals in het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp hogere waarde besluit verwoord, is er voor gekozen om de Oranjelaan te voorzien van geluidreducerend asfalt (dunne deklaag B). Deze akoestische maatregel zou zonder deze bestemmingsplan procedure niet juridisch verplicht zijn.

Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant, is nader onderzoek uitgevoerd naar mogelijke maatregelen om het geluidniveau verder terug te dringen. Voor het resultaat van dit nadere onderzoek wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 3.1.

Opmerking 3.5

Reclamant doet een klemmend beroep om deze onzalige plannen geen doorgang te laten vinden om belangen van reclamant onevenredig zwaar getroffen worden, zonder dat daar tegenover enige compensatie dan wel rechtvaardiging staat. Reclamant verzoekt het nieuwe traject zodanig aan te leggen dat tussen de aan te leggen weg en de woning voldoende afschermende groenvoorziening kan worden aangebracht waardoor de negatieve aspecten van de besluitvorming zoveel mogelijk worden getemperd.

Commentaar

Met het vaststellen van de Structuurvisie Stationsomgeving in juli 2011 heeft de gemeenteraad haar keuze uitgesproken over de ligging van de tunnel onder het spoor. Deze keuze is nu juridisch doorvertaald in het ontwerp Bestemmingsplan. Er is doorslaggevende betekenis toegekend aan het algemeen belang ten opzichte van het individuele belang van de bewoners in de nabijheid van de nieuwe weg/Westeinde. Helaas betekent dit voor enkele omwonenden een verslechtering van de milieusituatie. Deze verslechtering blijft echter binnen de wettelijke normen. Hiertegenover staat het algemeen belang voor de stad Harderwijk als het gaat om:

- Verbetering van de bereikbaarheid van de stad door de komst van Randstadspoor. Het ondertunnelen van het spoor ter hoogte van de Oranjelaan is voorwaardelijk voor de komst van Randstadspoor.*
- Verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming.*
- Verbetering van de milieukwaliteit op planniveau.*

Om de verslechtering van de milieukwaliteit te beperken zullen diverse maatregelen worden genomen (zie hiervoor bijvoorbeeld paragraaf 4.5.2 van de plantoelichting). In overleg met direct belanghebbenden zal gekeken worden of de door reclamant beschreven negatieve effecten nog verder beperkt kunnen worden en hoe de overgebleven groenvoorzieningen het beste ingevuld kunnen worden. Deze mogelijkheden dienen te passen in het ruimtelijk ontwerp, de beschikbare financiële middelen en overige randvoorwaarden.

Conclusie

De zienswijze op de punten 3.1 en 3.4 wordt gedeeltelijk gedeeld, in die zin, dat na nieuwe berekening en het treffen van extra maatregelen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld. Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van het gedeeltelijk delen niet gewijzigd.

Zienswijze 4.

H. Bos en H. Hagen, Weiburglaan 11 te Harderwijk, briefnummer I13.3116

Opmerking 4.1

Reclamant maakt zich zorgen om de verkeerstoever en – afvoer. Het is onduidelijk of de sluiproutes afgeschermd worden.

Commentaar

De Weiburglaan wordt in de huidige functie nog gebruikt als aan- en afvoer route vanuit de Stationsomgeving en het bedrijventerrein Weiburg. De Weiburglaan kent in de huidige situatie nog een aansluiting op de Beemd en op het Westeinde. In de nieuwe situatie verandert de functie (aan- en afvoerroute) van de Weiburglaan niet, maar vervalt de aansluiting met het Westeinde en is er alleen nog een aansluiting met een P+R terrein en Kiss and Ride strook. Sluipverkeer vanaf het Westeinde via de Weiburglaan en vice versa is dan ook in de nieuwe situatie onmogelijk.

Opmerking 4.2

Reclamant vraagt zich af hoe de Weiburglaan belast gaat worden. De weg is slecht en zwaar verkeer zorgt voor trillingen in huis. Na onderzoek mag het zwaar verkeer al jaren niet over de Weiburglaan. Nu wordt het een aanvoerroute én 50 km én voorrangsweg. Hoe kan dit?

Commentaar

De functie van de Weiburglaan (aan- en afvoerroute) verandert in de nieuwe situatie niet. De weg blijft naast de Beemd één van de toegangswegen voor Weiburg, het Nachthok en de P+R voorzieningen. Op de Weiburglaan zal de verkeersintensiteit, na realisatie van het plangebied, 600 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Op dit moment is de verkeersintensiteit 400 motorvoertuigen per etmaal. Hierdoor is er een geringe toename van de geluidbelasting met 2 à 3 decibel. Er is geen wettelijke verplichting om in deze situatie maatregelen te nemen. Toch is besloten om eventuele overlast van de Weiburglaan terug te dringen door de bestaande wegverharding (klinkers) te vervangen door asfalt. Dit om de geluidbelasting ten opzichte van het huidige niveau niet te laten toenemen en de eventuele trillingshinder te verminderen. Deze aanpassing zal worden meegenomen als onderdeel van de werkzaamheden in het Stationsgebied.

Opmerking 4.3

Naast meer verkeer komen er ook extra treinen langs de wijk. Reclamant vindt het nu toch wel tijd voor een plan van aanpak voor het Nachthok.

Commentaar

In het ontwerpbestemmingsplan is het woongebied Nachthok conserverend bestemd. Dit betekent dat de bestaande situatie wordt bestemd en aan de regels in essentie weinig veranderd. Het al dan niet aanpakken van het Nachthok in de zin van beheer en onderhoud valt buiten de scope van dit project en staat los van deze bestemmingsplanprocedure.

Conclusie

De zienswijze wordt gedeeltelijk gedeeld voor wat betreft punt 4.2, in die zin, dat de klinkerverharding op de Weiburglaan gelijktijdig met de overige werkzaamheden in het gebied zal worden vervangen door asfalt. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld. Het gedeeltelijk delen van de zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5.

Mulder Bouwmanagement BV, namens J.N.M. Kienhuis, betreft perceel Baanweg 26 te Harderwijk, briefnummer I13,3148.

Opmerking

Al eerder is door de gemeente aangegeven dat invulling met leisurefuncties op het perceel Baanweg 26 niet ondenkbaar is. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het opknappen van het pand waarna de definitieve invulling voorgelegd wordt aan de gemeente. In het nu voorliggende ontwerp-bestemmingsplan is de transformatie van dit gebied volgens de structuurvisie nog niet opgenomen. Reclamant verzoekt om voor de specifieke locatie Baanweg 26 de bestemming te verruimen en ook de bestemming leisure toe te staan.

Commentaar

Zoals is weergegeven in de brief aan reclamant van 30 augustus 2012 (kenmerk: U12.005968) heeft de gemeente een positieve grondhouding ten aanzien van de verruiming voor leisurefuncties. In het nieuwe bestemmingsplan zal een aantal leisurefuncties bij recht worden toegestaan. Zie daarvoor de bedrijvenlijst die als bijlage 1 onderdeel uitmaakt van de regels onder het kopje 'Cultuur, sport en recreatie'. Dit is vergelijkbaar met een soortgelijke regeling in het huidige bestemmingsplan. Een leisurebedrijf wat past binnen deze omschrijving is zonder meer toegestaan. De vraagstelling van reclamant ziet wellicht ook op functies die hier niet in passen. Omdat niet duidelijk is welke functies dit betreft, is het niet mogelijk deze verruiming nu al op te nemen in het bestemmingsplan. Deze functies moeten eerst beoordeeld worden op onder andere milieuhinder, ontsluiting en parkeren. Zie hiervoor ook de eerder genoemde brief. Een toekomstig verzoek voor verruiming zal worden benaderd vanuit de eerder genoemde positieve grondhouding, die hier nogmaals wordt bevestigd.

Conclusie

De zienswijze wordt gedeeltelijk gedeeld. Het gedeeltelijk delen van de zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6.

Mulder Bouwmanagement BV, namens Foppen Vastgoed B.V., betreft perceel Stationslaan 9 te Harderwijk, briefnummer I13.3153.

Opmerking

De huidige bestemming van het perceel Stationslaan 9 is wonen. Het is mogelijk dat er in de toekomst een andere invulling plaats zal vinden dan wonen. Te denken valt hierbij aan de invulling als kantoor-/praktijkruimte, zoals bijvoorbeeld een tandartspraktijk. Het parkeren op eigen terrein is bij deze invulling mogelijk via de achterzijde van het pand. Reclamant verzoekt de bestemming van Stationslaan 9 te verruimen en ook de bestemming kantoor/maatschappelijk toe te staan.

Commentaar

Het huidige gebruik en de huidige bestemming van het perceel is wonen. Het perceel heeft daarom in het ontwerpbestemmingsplan ook de bestemming 'Wonen' gekregen. Binnen de woonbestemming is het mogelijk om op grond van de regeling voor beroepen aan huis een kantoor of praktijk bij de woning te beginnen. Het pand laten verkleuren naar een kantoorpand en/of een pand voor medische praktijken ligt op dit moment niet voor de hand. In de eerste plaats omdat het verzoek onvoldoende concreet is en onvoldoende onderbouwd. De gemeente is niet bereid het bestemmingsplan aan te passen naar aanleiding van een 'mogelijk toekomstige invulling'. Daarnaast is de bebouwing langs de Stationslaan in de Structuurvisie niet aangegeven als één van de ontwikkelgebieden. Dit houdt in dat voor dit gebied geen wijzigingen in functies wordt voorzien. Ten zuiden van het spoor komt langs de Oranjelaan vermenging van woningen en kantoren voor, maar juist doordat na realisatie van de tunnel de doorgaande route over de Stationslaan komt te vervallen ligt het niet voor de hand mee te werken aan vermenging van functies langs dit deel van de Stationslaan. In de structuurvisie Groot Sybel (vastgesteld: 2 februari 2012) is voor het gebied direct aan de overkant van Stationslaan 9 ervoor gekozen om de bestaande woonfunctie in stand te laten. Gelet op het voorgaande wordt ervoor gekozen de woonfunctie voor Stationslaan 9 te behouden en niet mee te werken aan een functiewijziging.

Conclusie

De zienswijze wordt niet gedeeld.

Zienswijze 7.

C. en R. Berkvens, Weiburglaan 3 te Harderwijk, briefnummer I13.3200.

Opmerking 7.1

Reclamanten merken op dat de ondertunneling van het spoor een goede zaak is voor de stad en dat men daar positief tegenover staat.

Commentaar

De gemeente neemt kennis van deze positieve opmerking.

Opmerking 7.2

De woning van reclamant is een oude stadsboerderij van 100 jaar oud. Reclamant is zeer bezorgd dat door de werkzaamheden bij de aanleg van de tunnel en door het zware werkverkeer deze staat zal verslechteren. Reclamant wenst een bouwkundig opname voorafgaand aan de werkzaamheden door een onpartijdige deskundige op kosten van de gemeente. Reclamant wil dit graag van te voren vastleggen in een overeenkomst.

Commentaar

Voorafgaand aan grote bouwwerkzaamheden is de gewoonte bij de gemeente om op basis van een onafhankelijk advies door een bureau te laten bepalen of en waar bouwkundige vooropnames worden gemaakt. Uiteraard is dit afhankelijk van de aard en omvang en afstand tot de werkzaamheden. Ook voor realisatie van de tunnel zal de gemeente een dergelijk advies inwinnen en op basis daarvan eventuele vooropnames uit laten voeren. Overigens wordt voor het eventueel ontstaan van schades aan eigendommen voorafgaand aan de werkzaamheden door de aannemer een verplichte verzekering afgesloten.

Opmerking 7.3

De Weiburglaan zal meer autoverkeer te verwerken krijgen. Reclamant vindt dit een slechte ontwikkeling voor oude huizen en stelt voor om de Weiburglaan voor autoverkeer af te sluiten vanaf de rotonde aan de Westerveenweg. Een snelheidsbeperking is geen afdoende oplossing, daar de hoeveelheid verkeer daar niet mee wordt beperkt.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 4.2.

Opmerking 7.4

Reclamant zou graag mee willen denken over locatie van opslag en concreet geïnformeerd worden over het bouwproces, niet alleen vooraf maar ook tijdens het bouwproces.

Commentaar

De belangrijkste werkzaamheden in het gebied Stationsomgeving vinden plaats rond de aan te leggen tunnel onder het spoor. Voor een goed werkproces is het voor de aannemer noodzakelijk om de opslag en werkterreinen zo dicht mogelijk bij de werklocatie te hebben. Wij zullen aan de aannemer eisen stellen aan de uitvoeringsmethodiek van de werkzaamheden alsmede aan het bouwlogistiek proces. De aannemer zal voorafgaand aan de werkzaamheden dan ook een bouwlogistiek plan in moeten dienen ter goedkeuring van de gemeente. In de aanloop naar de fase van realisatie, maar ook tijdens de realisatie, willen we met direct belanghebbenden in overleg treden over een aantal zaken. Inbreng van uw kant wordt daarbij zeker op prijs gesteld.

Opmerking 7.5

Reclamant wil graag een directe aanspreekpersoon die in geval van calamiteiten meteen bereikbaar is en ook in staat is om meteen adequate maatregelen te nemen indien nodig,

Commentaar

Ten tijde van de bouwwerkzaamheden zal er, zowel vanuit de gemeente als de betrokken aannemer, een rechtstreeks aanspreekpunt voor buurtbewoners zijn.

Conclusie

De zienswijze wordt gedeeld ten aanzien van de punten 7.1, 7.2, 7.4 en 7.5. De zienswijze wordt gedeeltelijk gedeeld voor wat betreft punt 7.3, in die zin, dat de klinkerverharding op de Weiburglaan gelijktijdig met de overige werkzaamheden in het gebied zal worden vervangen door asfalt. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld. Het gedeeltelijk delen van de zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8.

Mevrouw C. Cools, Weiburglaan 5 te Harderwijk, briefnummer I13.3207

Opmerking 8.1

Het plan spreekt reclamant grotendeels aan en het zal naar haar mening goed zijn voor de stad. Verzocht wordt om de nadelen van het plan zo beperkt mogelijk te houden.

Commentaar

De gemeente deelt de mening dat de nadelen zo beperkt mogelijk gehouden moeten worden. Hier wordt met het treffen van maatregelen zoveel mogelijk invulling aan gegeven. Ook staat de gemeente open voor ideeën ten aanzien van beperken van nadeel en/of overlast. Deze ideeën dienen wel te passen in het ruimtelijk ontwerp, de beschikbare financiële middelen en overige randvoorwaarden.

Opmerking 8.2

Reclamant geeft aan te wonen in een oud huis met slechte fundering en enige scheuren in de muren die ontstaan zijn door het vracht- en busverkeer uit eerdere jaren. De gemeente heeft hier maatregelen voor getroffen zodat er geen vrachtverkeer en bussen meer mogen rijden. Reclamant vreest dat tijdens de werkzaamheden het zwaar werkverkeer trillingen veroorzaakt waardoor scheuren in haar woning ontstaan. Reclamant wil zekerheid dat de staat van haar woning niet zal verslechteren en wil dit graag in een overeenkomst met de gemeente vastleggen.

Commentaar

Zie het commentaar bij zienswijze 7.2

Opmerking 8.3

Doordat het verkeer via de Weiburglaan gaat lopen, zal deze rustige straat enorm veranderen. Reclamant acht deze weg daar niet geschikt voor en de woningen zijn daar ook niet op aangepast. De hoeveelheid verkeer zal trillingen veroorzaken en bovendien zijn de oude huizen niet geschikt om het geluid tegen te houden.

Commentaar

Zie het commentaar bij zienswijze 4.2.

Conclusie

De zienswijze wordt gedeeld ten aanzien van de punten 8.1 en 8.2. De zienswijze wordt gedeeltelijk gedeeld voor wat betreft punt 8.3, in die zin, dat de klinkerverharding op de Weiburglaan gelijktijdig met de overige werkzaamheden in het gebied zal worden vervangen door asfalt. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld. Het gedeeltelijk delen van de zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9.

VSE Weiburglaan 6 te Harderwijk, briefnummers I13.3220 en I13.3430.

Opmerking 9.1

Reclamant geeft aan dat er door de aanleg van de weg, tunnel en de capaciteit van het parkeerterrein overlast ontstaat door intensiever verkeer rond zijn bedrijfsontsluiting. De bereikbaarheid van het bedrijf voor toeleveranciers, afnemers en het personeel wordt hierdoor belemmerd en onveiliger. Reclamant verzoekt het een en ander aan te passen zodat er geen toename van verkeersdruk voor het terrein komt aan de Weiburglaan (Zuidzijde).

Commentaar

De functie van de Weiburglaan voor wat betreft de ontsluiting van het genoemde perceel verandert niet. De ontsluiting van het perceel wordt gewaarborgd doordat de Weiburglaan rechtstreeks van de Westermeeenweg en via de Beemd bereikbaar is. De aansluiting met het Westeinde vervalst, waardoor er geen onnodig verkeer meer langs het besproken perceel kan gaan. Er is slechts sprake van een beperkte toename van parkerend verkeer dat via de Weiburglaan naar het uit te breiden P+R terrein gaat. De uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen groeit van 200 naar maximaal 300, dat gelet op het karakter van het Parkeerterrein (P+R), slechts een beperkte toename in het verkeersaanbod betekent. De toegankelijkheid van VSE blijft dan ook gewaarborgd.

Opmerking 9.2

Er zal een toename van het aantal fietsers over de Weiburglaan gaan plaatsvinden. Vrachtverkeer en auto's van het personeel moeten allemaal in de spits over het huidige fietspad om het bedrijf te kunnen bereiken, Het fietspad dat aan de kant van VSE (de noordzijde) is gelegen dient te worden verwijderd en te worden gecombineerd met het voetpad aan de zuidkant van de Weiburglaan. Nu al levert het fietspad gevaarlijke situaties op.

Commentaar

Het in twee richtingen bereden vrij liggende fietspad aan de noordzijde van de Weiburglaan is een druk bereden hoofd fietsroute. Het fietspad ligt in de voorrang ten opzichte van zijwegen en erfaansluitingen. Een drukke erfaansluiting is hier geen aanleiding het fietspad te verleggen naar de andere zijde van de Weiburglaan, waar ook zijwegen en erfaansluitingen zijn.

Opmerking 9.3

Door de toename van verkeer neemt de hoeveelheid fijnstof toe in de directie omgeving. De luchtkwaliteit in en rondom het gebouw van VSE wordt duidelijk slechter. Dit zal negatieve gevolgen hebben voor het personeel. Tevens ontstaat een toename van geluid. Reclamant maakt bezwaar tegen de toename van geluid en fijnstof en ziet graag dat er maatregelen genomen worden die voor reductie van de belastingen zorgen.

Commentaar

Met behulp van luchtkwaliteitsonderzoek (Movares, 4 sprinters Utrecht CS-Harderwijk Fase 2b, deelrapport luchtkwaliteit, 16 april 2013) is inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van het aanleggen van de tunnel voor de luchtkwaliteit binnen het plangebied Stationsomgeving. Het onderzoek richt zich op de concentraties van fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide. Dit zijn in Nederland de maatgevende stoffen voor het toetsen van de luchtkwaliteit. Voor beide stoffen ligt de grenswaarde bij $40 \mu g/m^3$. Uit het onderzoek blijkt dat de concentratie fijn stof op verschillende punten rondom de locatie VSE varieert van $21,3 \mu g/m^3$ tot $22,3 \mu g/m^3$ in 2015. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij de hoogste concentratie, rondom de locatie VSE, $21,8 \mu g/m^3$ fijn stof is, is dit een minimale verhoging waarbij ver onder de norm van $40 \mu g/m^3$ wordt gebleven.

Er zullen geen maatregelen genomen worden om fijn stofconcentraties te verlagen.

Opmerking 9.4

In de toelichting wordt aangegeven dat de geurrechten van VSE niet mogen worden aangetast. Graag verneemt reclamant vooraf hoe de gemeente dit gaat waarborgen en hoe hier concreet op gestuurd zal gaan worden. Een toename van persoonsbewegingen rondom VSE zal voor een toename van klachten gaan zorgen zonder dat er een werkelijk toename van geurbelasting zal plaatsvinden.

Commentaar

Reclamant heeft een milieuvergunning waarin voorschriften zijn opgenomen met betrekking tot de toegestane geurimmissie van het bedrijf op de in de vergunning aangegeven referentiepunten. De ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied hebben geen gevolgen voor dit voorschrift. Tevens maakt het bestemmingsplan het niet mogelijk dat binnen deze contour nieuwe geurgevoelige functies zoals woningen, scholen en zorginstellingen gebouwd worden. Hiermee worden de "geurrechten" van reclamant beschermd.

Opmerking 9.5

Reclamant stemt er niet mee in dat het buurperceel, Weiburglaan 8, gedeeltelijk wordt bestemd als parkeerterrein. Dit brengt met zich mee dat er nog meer overlast ontstaat door toename van verkeer rondom het bedrijf in dit geval aan de westzijde.

Commentaar

Het deels bestemmen van het perceel Weiburglaan 8 voor parkeren voorkomt parkeeroverlast in de buurt. Het zorgt dus voor afname van parkeeroverlast in plaats van meer parkeeroverlast rondom het bedrijf aan de westzijde. De afgelopen jaren diende dit terrein ook al deels al parkeerterrein voor het ziekenhuis St. Jansdal.

Opmerking 9.6

Reclamant verzoekt een "nulmeting" en een "eindmeting" op het bedrijf te laten uitvoeren vanwege de te verwachten trillingen tijdens de werkzaamheden. De kosten voor deze metingen en de eventuele schade die ontstaat dienen vergoed te worden door de gemeente.

Commentaar

Zie het commentaar bij zienswijze 7.2.

Opmerking 9.7

De aanpassingen aan het rioolstelsel en de hemelwaterafvoer mogen geen belemmeringen veroorzaken aan het rioolstelsel en de hemelwaterafvoer van VSE. Het huidige stelsel voor de openbare afvoer veroorzaakt ook geuroverlast dat vaak op conto van VSE werd geschreven. Mocht dit voor een toename van geurbelasting en/of afvoerbelemmeringen gaan zorgen dan dient mogelijke nadeel en/of schade door de gemeente aan reclamant te worden gecompenseerd.

Commentaar

De aanpassingen aan het rioolstelsel zullen geen gevolgen hebben voor VSE, uitgaande van de vergunde rechten.

Opmerking 9.8

De bedrijfsactiviteiten zullen tijdens de bouw normaal doorgaan. Het bedrijf dient goed bereikbaar te blijven en zo min mogelijk overlast te ondervinden tijdens de bouwwerkzaamheden. Reclamant ziet vooraf graag een plan van aanpak om dit te realiseren. Hoe gaat de gemeente er op toezien dat een en ander ook correct gerealiseerd wordt en welke maatregelen worden genomen ter oplossing van een en ander?

Commentaar

Voorafgaand aan de bouw dient de aannemer een bouwlogistiek plan ter goedkeuring in te dienen bij de gemeente. Hierbij moeten de activiteiten van omliggende bedrijven gewoon doorgang kunnen vinden. Een goedgekeurd bouwlogistiek plan is uitgangspunt voor de uitvoering van werkzaamheden.

Conclusie

De zienswijze wordt gedeeld ten aanzien van de punten 9.6, 9.7 en 9.8. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld. Het gedeeltelijk delen van de zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10.

I. Fietje, Churchill-laan 75 te Harderwijk, briefnummer I13.3221.

Opmerking 10.1

Op het braakliggende gedeelte op het terrein van Prorail staat een parkeerterrein ingetekend. Een langgerekt gebied wat naast mogelijkheden ook vragen opwekt:

- Hoe gaat de gemeente de veiligheid waarborgen van geparkeerde voertuigen?
- Hoe gaat de gemeente de veiligheid waarborgen van de eigenaars, met in het bijzonder vrouwen?
- Wordt er verlichting geplaatst waar omwonenden hinder van ondervinden?
- Wordt het parkeerterrein met een slagboom afgesloten of wordt het een open parkeerplaats.

Commentaar

Het huidige P+R terrein zal naar het westen toe worden uitgebreid. De inrichting zal vanuit de principes van sociaal veilig worden ingericht. Er zal voldoende verlichting worden geplaatst die niet hinderlijk voor omwonenden zal zijn (rechtstreeks inschijnen van woonkamers). Op dit moment worden er nog gesprekken met de NS gevoerd over het parkeerterrein. Daarom is nu nog niet te zeggen of het parkeerterrein openbaar toegankelijk of afgesloten zal worden met bijvoorbeeld een slagboom.

Zie voor een reactie met betrekking tot het parkeerterrein ook het commentaar bij zienswijze 12.11.

Opmerking 10.2

Het gebied van ProRail en de Churchill-laan wordt gescheiden door een groenstrook en een hekwerk. Reclamant vraagt wat er met de groenstrook gaat gebeuren en of de bestaande afscheiding blijft bestaan.

Commentaar

Door de noodzakelijke aanleg van een derde spoor is er meer ruimte nodig dan nu binnen het bestaande hekwerk aanwezig is. De bestaande groenstrook zal daarbij zoveel als mogelijk worden gehandhaafd, doch zal niet geheel in stand kunnen blijven. De verwachting is dat er een paar meter groen zal moeten verdwijnen. Hier zal pas sprake van zijn bij de feitelijke aanleg van het spoor.

Opmerking 10.3

Door de diversiteit en de belasting van het spoor ondervindt reclamant veel last van trillingen die met name veroorzaakt worden door goederentreinen. Reclamant vraagt wanneer de gemeente of Prorail een dergelijk onderzoek uitvoeren om de hinder te beperken. Ook vraagt hij welke stappen worden ondernomen om bij de aanleg van het derde spoor de trillingen die tijdens de aanleg ontstaan tot een minimum te beperken en deze na aanleg tot een minimum te beperken.

Commentaar

Trilling

Naar aanleiding van diverse zienswijzen in verband met verwachte trillingshinder is een onderzoek uitgevoerd waarin de huidige trillingssituatie is vastgesteld en de invloed van het derde spoor is bepaald (Derde spoor Harderwijk, trillingsonderzoek in woningen, 27 september 2013- versie 0.4, D79-PBO-KA-1300873 en aanvullende memo van 4 oktober 2013, WAG-PB-0L20ATX001).

Het onderzoek is uitgevoerd in het gebied waar de sterkste invloed te verwachten is, de Baanweg en Churchill-laan, liggend aan zowel de noord- als zuidzijde van het spoor. Met behulp van metingen in de gebouwen en de bodemeigenschappen is een prognose gemaakt voor de plansituatie met de gewijzigde sporenlay-out en spoorgebruik. De trillingen in de woningen als gevolg van het derde spoor zijn berekend op basis van de metingen.

Beoordelingskader

Er zijn nog geen richtlijnen voor trillingshinder vastgelegd in wetgeving. Vooruitlopend op toekomstige wetgeving heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu een Beleidsregel Trillingshinder Spoor (BTS) vastgesteld. Voor elk gebouw wordt de plansituatie beoordeeld op de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn (Stichting Bouwresearch): hinder voor personen in gebouwen. In het onderzoek zijn beide richtlijnen beoordeeld.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State oordeelt in een tweetal uitspraken van 2 oktober 2013 dat de Beleidsregel trillinghinder spoor de noodzakelijke elementen mist om als beoordelingskader te kunnen dienen. De BTS zal op grond van deze jurisprudentie niet meer als beoordelingskader gelden voor de bouw van het derde spoor.

Conclusie

Uit het trillingsonderzoek blijkt dat in de huidige situatie op zowel de woningen aan de Baanweg als de Churchill-laan sprake is van een overschrijding van de streefwaarden voor trillingssterkte uit de SBR B-richtlijn. Er is zowel in de huidige als toekomstige situatie sprake van overschrijding van de streefwaarden. Voor de woningen aan de Churchill-laan neemt de trillingssterkte ten opzichte van de huidige situatie toe door de realisatie van het derde spoor. Aan de noordzijde van het spoor (Baanweg) blijven de trillingssterktes vrijwel gelijk, omdat deze worden veroorzaakt door het meest dichtbijgelegen spoor, waaraan geen veranderingen plaatsvinden.

Naar aanleiding van dit trillingsonderzoek wordt er in het bestemmingsplan voor gekozen een ruimtereservering te maken voor het derde spoor, maar de aanleg van de spoorbaan zelf wordt niet rechtstreeks mogelijk. Reden hiervoor is een verwachte toename van trillingshinder en het ontbreken van een voldoende toetsingskader voor trilling. Aanvullend onderzoek naar mogelijke maatregelen en een afweging van de haalbaarheid van deze maatregelen wordt in deze fase van de planvorming te kostbaar geacht. Daarom is ervoor gekozen het toevoegen van het derde spoor op termijn te koppelen aan een binnenplanse afwijkmogelijkheid voor burgemeester en wethouders. Dit betekent dat het derde spoor pas is toegestaan nadat burgemeester en wethouders hiervoor een omgevingsvergunning hebben verleend. De vergunning kan alleen worden verleend als uit onderzoek is gebleken dat de trillingshinder niet toeneemt, dan wel voldoet aan de dan geldende wettelijke normen.

Opmerking 10.4

Reclamant vraagt hoe de gemeente in de nabije toekomst omgaat met aanvragen in strijd met het bestemmingsplan, welke het woongenot van de bewoners bevorderen.

Commentaar

De verbreding van het spoor zal bijvoorbeeld niet gecompenseerd worden met extra bouw mogelijkheden, wat de vraagstelling suggereert. Aanvragen in strijd met het bestemmingsplan zullen van geval tot geval en objectief worden beoordeeld. Hierbij wordt opgemerkt dat de bouwregels in het bestemmingsplan ook mede dienen om het woongenot van derden te beschermen.

Opmerking 10.5

Door het voornemen en uitvoeren van de spoorverbreding zal de waarde van de aangrenzende woningen dalen. Toenemend treinverkeer, horizonvervuiling, trillinghinder een afnemend woongenot zijn onderwerpen die naar mening van reclamant de waarde van de woning en verkoop geen goed doen. Op welke wijze is de gemeente voornemens om dit te compenseren?

Commentaar

Hiervoor wordt verwezen naar de planschadeprocedure. Waardedaling van een woning als gevolg van een nieuw bestemmingsplan wordt planschade genoemd. De Wet ruimtelijke ordening kent hiervoor een afzonderlijke regeling (afdeling 6.1 van de wet). In de wet is bepaald dat 2% waardedaling onder het normaal maatschappelijk risico valt en daarom niet voor vergoeding in aanmerking komt. Bij planschade wordt gekeken naar het verschil tussen de planologische mogelijkheden op grond van het oude en het nieuwe bestemmingsplan. De inschatting op voorhand is dat voor de woningen aan de Churchill-laan hooguit sprake is van een gering planologisch nadeel, waarbij het normaal maatschappelijk risico niet zal worden overschreden.

Een planschadeprocedure staat los van de bestemmingsplanprocedure. Een verzoek om in aanmerking te komen voor planschade kan pas worden ingediend nadat de hele bestemmingsplanprocedure is doorlopen (het bestemmingsplan moet onherroepelijk zijn). Een onafhankelijke commissie zal beoordelen of er sprake is van planschade.

Opmerking 10.6

Reclamant denkt dat het simpeler en goedkoper is om meer gebruik te maken van mogelijkheden die het Stationsgebied momenteel biedt.

- a. De parkeerplaats niet aanleggen, maar de financiële middelen direct gebruiken voor de bouw van een parkeergarage. Eventueel braakliggend gedeelte van het oude terrein Struikfabriek gebruiken voor parkeermogelijkheden.
- b. Het oudere terrein langs de Baanweg weer gebruiken voor de Randstadrail. Deze infrastructuur is al grotendeels gereed en zal aan de kant van Slingerbos minder ingrijpend zijn.
- c. Het plaatsen van geluidsschermen zal geen oplossing bieden vanwege het beperkende uitzicht.
- d. Bewoners meer ruimte geven om het woongenot te vergroten door aanvragen in strijd met het bestemmingsplan goed te keuren en breder te kijken dan alleen regels.

Commentaar

- a. *Uit het onderzoek naar de hoeveelheid toekomstige benodigde parkeerplaatsen is gebleken dat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen ergens tussen de 250 en 300 parkeerplaatsen zal liggen. Dit aantal past binnen de beschikbare ruimte aan de Baanweg. Het realiseren van een parkeergarage is in dit stadium qua capaciteit niet nodig en onnodig duur. In het ontwerp bestemmingsplan is voor het oude Struikterrein een tijdelijke bestemming parkeren opgenomen, zodat dit terrein eventueel ingezet kan worden voor parkeerdoeleinden.*
- b. *Wanneer Randstadspoor wordt doorgetrokken naar het station van Harderwijk zal een extra spoor (voor een keervoorziening) nodig zijn. Vanwege de scherpe bocht in het spoor is het noodzakelijk al ter hoogte van de Weisteeg (Drielanden) een wissel aan te leggen. Vanaf dat punt wordt het spoor dan ook al verbreed. Vanwege de beschikbare ruimte op het hele tracé (beschikbare gronden en breedte van het viaduct A28) komt dit spoor “in de binnenbocht”, aan de oostzijde van het bestaande spoor. Het uitbreiden van het spoor aan de zijde van de Baanweg behoort daarom niet tot de reële mogelijkheden.*
- c. *Er is geen wettelijke grond en noodzaak om langs het spoor een geluidsscherm op te richten. Een geluidsscherm is dan ook niet in de plannen opgenomen.*
- d. *Zie hiervoor het commentaar bij zienswijze 10.4.*

Opmerking 10.7

Reclamant gaat ervan uit dat de informatie vanuit de gemeente naar de omwonenden beter wordt dan de afgelopen tijd. Door de niet aanwezige, of in ieder geval summiere informatiestroom, is de indruk gewekt dat inbreng, klachten of zienswijzen geen invloed meer kunnen hebben op de plannen omtrent het Stationsgebied.

Commentaar

Het bestemmingsplan is een nadere uitwerking van de Structuurvisie Stationsgebied, die door de gemeenteraad is vastgesteld op 30 juni 2011. Bij de voorbereiding van de structuurvisie is de toenmalige klankbordgroep betrokken. Bewoners konden invloed uitoefenen op dit proces via de inspraakprocedure. Ook in het bestemmingsplanproces is een klankbordgroep betrokken en is een informatie-/inloopavond georganiseerd. Omwonenden zijn op momenten dat er nieuwe informatie te melden was tussentijds geïnformeerd via de nieuwsbrieven. Omdat het bestemmingsplan een verdere uitwerking is van besluiten die al eerder gemaakt zijn in het kader van de structuurvisie was de invloed in deze fase van het proces beperkt. Bij een verdere uitwerking van de plannen zal de communicatie en participatie op een andere manier plaatsvinden. Zie hiervoor ook het commentaar bij zienswijze 11.1.

Conclusie

De zienswijze op de punten 10.1, 10.2, 10.4, 10.5 zijn vragen die zo veel als mogelijk zijn beantwoord. De zienswijze wordt op punt 10.3 gedeeld, in die zin dat trillingsonderzoek is uitgevoerd en dat het bestemmingsplan wordt gewijzigd. Deze wijziging houdt in dat de aanleg van het derde spoor pas mogelijk wordt na afwijking van het bestemmingsplan door B&W. De zienswijze op punt 10.6 wordt niet gedeeld. Het gedeeltelijk delen van de zienswijze leidt tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11.

Klankbordgroep Stationsomgeving, p/a D. Hekstra, Oranjelaan 29, te Harderwijk, briefnummer I.13.3222.

Opmerking 11.1

De klankbordgroep stelt voor om de komende tijd met de gemeente af te stemmen over de gedetailleerde invulling en praktische uitwerking om de procedure rondom goedkeuring van het bestemmingsplan niet al te veel te belasten.

Commentaar

Voor het verder uitwerken van de plannen zal de gemeente per deelgebied met direct belanghebbenden in overleg treden. Zo willen we bewoners van de Oranjelaan betrekken bij het uitwerken van de plannen van de Oranjelaan, bewoners en belanghebbenden van het Stationsplein betrekken bij de uitwerking van het Stationsplein enzovoorts.

Het overleg met afgevaardigden vanuit het gehele gebied in een klankbordgroep heeft weliswaar in de voorgaande periode waarde gehad, maar is volgens de gemeente een minder geëigend middel om direct met betrokkenen te communiceren over de gedetailleerdere invulling van de deelgebieden.

Opmerking 11.2

In de planbeschrijving wordt het campusidee geheel terzijde geschoven omdat er nog te veel onzekerheden zijn omtrent de invulling en fasering van dat deel. De verbeelding laat twee bedrijfsterreinen zien met bouwhoogte tot 10 m en een bebouwingspercentage van 50-80 met bedrijven t/m/ categorie 2, hetgeen anders is dan de eerder geplande woon-werkbestemmingen en of een campusachtige zone met kantoren, zorg of onderwijs. Dit sluit niet aan op de structuurvisie. Reclamanten geven aan dat de toelichting onjuist is en dat in feite alleen het allerlaatste deel toelichting is. Het bestemmingsplan is versnipperd en daardoor minder aantrekkelijk.

Commentaar

De gemeente begrijpt de reactie en kan de reactie tot op zekere hoogte volgen. In de eerste plaats dient echter nadrukkelijk onderscheid te worden gemaakt tussen het instrument structuurvisie en het instrument bestemmingsplan. De structuurvisie is het beleidsdocument waarin het beleid van de gemeente voor komende jaren is vastgelegd. Het bestemmingsplan is meer op uitvoering gericht, vraagt om gedetailleerder onderzoek en gedetailleerdere onderbouwing en kent een doorkijk van hooguit tien jaar. In algemene zin kan aan een structuurvisie uitvoering worden gegeven door middel van meerdere bestemmingsplannen (of andere uitvoeringsgerichte besluiten). Deze bestemmingsplannen kunnen op verschillende momenten in tijd worden vastgesteld.

Vooropgesteld wordt dat de Structuurvisie Stationsomgeving onverkort het beleidsuitgangspunt blijft voor de toekomstige ontwikkeling van het plangebied. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt dan ook geen afstand gedaan van de doelstellingen zoals opgenomen in de structuurvisie. Het is echter helaas niet mogelijk om onder de huidige omstandigheden, met de nu beschikbare informatie en beschikbare middelen alle onderdelen uit de structuurvisie volledig te verwerken in een (gedetailleerd) bestemmingsplan. Daarom is ervoor gekozen in eerste instantie de infrastructurele ingrepen en de herinrichting van het stationsgebied planologisch te regelen.

De overige delen van het plangebied konden vanuit dat perspectief buiten dit bestemmingsplan gelaten worden, ware het niet dat het huidige bestemmingsplan voor dit gebied verouderd is. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening had dit bestemmingsplan al geactualiseerd moeten worden. Daarom is ervoor gekozen het overige plangebied mee te nemen in dezelfde bestemmingsplanprocedure. Daarbij wordt de bestaande situatie bestemd en wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de huidige planregeling. De regeling zoals die is opgenomen voor bijvoorbeeld de woningen en de bedrijfsterreinen is hierop gebaseerd. Waar mogelijk wordt geanticipeerd op de beoogde ontwikkelingen op grond van de structuurvisie.

In het collegevoorstel dat hoort bij het besluit om de bestemmingsplanprocedure te starten is hierover met betrekking tot 'schil 3' nog het volgende opgenomen:

"Wijzigingsbevoegdheden

Met de structuurvisie wordt een transformatie van het gebied met bedrijven naar een meer campus-achtige ontwikkeling beoogd. De huidige grondposities, geldende milieuvergunningen en het ontbreken van voldoende programma maken dat deze ontwikkelingen nog niet meegenomen kunnen worden in dit bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zijn dan ook geen wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor de nieuwe ontwikkelingen, dit in tegenstelling tot in het plan van aanpak bij de Structuurvisie is voorgesteld. In verband met de rechtszekerheid moeten bij een wijzigingsbevoegdheid voldoende concrete criteria worden opgenomen. Op dit moment is er onvoldoende bekend is over hoe de nieuwe ontwikkelingen eruit zullen gaan zien. Daarom is het niet goed mogelijk voldoende concrete wijzigingscriteria op te nemen. Daarnaast moet voor een wijzigingsbevoegdheid de haalbaarheid onderzocht worden, waaronder het doen van milieuonderzoeken. Omdat onvoldoende bekend is over hoe en wanneer de nieuwe ontwikkelingen zullen plaatsvinden, wordt voorgesteld deze onderzoeken nu niet te doen, omdat dit te prematuur is. Een groot deel van de onderzoeken is maar een beperkte tijd bruikbaar. Te zijner tijd zullen waar nodig aanvullende of nieuwe onderzoeken worden gedaan.

Bedrijven Weiburg en Baanweg/Landbouwlaan

Het bestemmingsplan sorteert voor op de nieuwe ontwikkelingen door de bedrijfsbestemming te beperken tot lichtere bedrijven. Bestaande vergunde rechten voor bedrijven worden daarbij gerespecteerd via een maatwerkregeling. De bedrijven hebben een bestemming waardoor ze de huidige bedrijfsactiviteiten kunnen voortzetten. Daarnaast zijn op dezelfde gronden bedrijven in de categorieën 1 en 2 mogelijk. Dit betekent dat zich een nieuw bedrijf zou kunnen vestigen, wat beperkend kan werken voor nieuwe ontwikkelingen passend binnen de structuurvisie. Een engere bestemming, die de huidige situatie beviert is in dat opzicht meer gewenst, maar staat op gespannen voet met de Wet ruimtelijke ordening. De enige bruikbare bestemming die dan wordt toegekend is de maatbestemming voor een bedrijf dat niet meer gewenst is. Ander gebruik is niet mogelijk. Daarmee wordt geen reële bestemming toegekend, wat beoordeeld zou kunnen worden als in strijd met 'een goede ruimtelijke ordening'. Daarnaast leidt een dergelijk regeling tot aanzienlijke planschade, omdat het wegbestemmen van alle nu toegestane bedrijven een aanzienlijke waardedaling van de gronden en opstallen met zich meebrengt. De voorgestelde bestemming moet als 'next best' worden beschouwd. Mocht zich gedurende de looptijd van dit bestemmingsplan een ontwikkeling aandienen die past binnen de structuurvisie, dan kan hiervoor een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen."

Opmerking 11.3

Reclamanten merken op dat in het plan ontbreekt op welke manier er invulling gegeven gaat worden aan de verplichting om rekening te houden met monumentale objecten en ook gebieden en andersoortige landschappelijke elementen met cultuurhistorische waarden. Reclamanten vragen rekening te houden met de cultuurhistorische landschappelijke waarde van het Nachthok en de bouwhoogten op de aansluitende terreinen te beperken tot maximaal 1 bouwlaag. Geadviseerd wordt om bomen langs het gehele spoor/ Baanweg te plaatsen en de entree Oranjelaan middels een fraaie dubbele bomenrij te visualiseren aansluiten op de bomenrijen op de Stationslaan.

Commentaar

De Bro verplicht de gemeente een beschrijving te geven waarop de met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologische waarden rekening is gehouden. In paragraaf 4.2 van het ontwerpbestemmingsplan is deze beschrijving gegeven. In paragraaf 5.6 is aangegeven hoe er in dit bestemmingsplan rekening wordt gehouden met de cultuurhistorische waarden. Analoot aan het archeologiebeleid hanteert de gemeente Harderwijk als uitgangspunt dat bij

ontwikkelingsgebieden, waarbij er sprake is van ruimtelijk ingrepen in de bestaande structuur, de cultuurhistorische waarden waar mogelijk ingepast worden. Wanneer er sprake is van een actualisatie van een bestemmingsplan, waarbij er geen sprake is van ingrepen in de bestaande ruimtelijke structuur, is het uitgangspunt dat cultuurhistorische waarden geen reden zijn om bestaande rechten in te perken. De aansluitende bedrijventerreinen hebben in het huidige vigerende bestemmingsplan 'Weiburg 1980' een maximale bouwhoogte van 10 meter. Op dat punt verandert er planologisch niets door het nieuwe bestemmingsplan. Cultuurhistorie is daarom geen reden voor de gemeente om de maximale bouwhoogte te verlagen. Het ontwerpbestemmingsplan staat het planten van bomen langs het spoor/Baanweg en de entree van de Oranjelaan toe. De suggestie zal worden meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.

Opmerking 11.4

Reclamanten vragen met klem de aandacht voor bodemtrillingen in en om het plangebied en het effect daarvan op woningen en bedrijfspanden. Zij verzoeken de gemeente om voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan een onderzoek naar de kracht en invloed van de huidige trillingen te meten.

Commentaar

Zie de beantwoording bij zienswijze 10.3

Opmerking 11.5

De klankbordgroep is van mening dat de geschetste plannen voor Harderwijk in zijn geheel een goede ontwikkeling zijn. Waarmee de bereikbaarheid en doorstroming kunnen worden verbeterd. En hopelijk wordt Harderwijk inderdaad in de toekomst een intercity station of onderdeel van het Randstadspoor.

Commentaar

De gemeente neemt kennis van deze positieve opmerking.

Opmerking 11.6

Voor de woningen in het plangebied, in het bijzonder aan het Stationsplein, Jan van Nassaukazerne en in Het Nachthok zijn er wel nadelen, zoals geluid en uitzicht. Maar die zijn in de planvorming onontkoombaar. Niet uitgesloten is dat individuele partijen daar te zijner tijd nog een planschadeverzoek zullen indienen, maar dat is niet aan de klankbordgroep.

Commentaar

De gemeente deelt de conclusie van de klankbordgroep op dit punt. De nadere motivering van deze conclusie is terug te vinden in het bestemmingsplan en elders in deze commentaarnota. De laatste opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze op punt 11.4, 11.5 en 11.6 wordt gedeeld, dan wel voor kennisgeving aangenomen. Het delen van de zienswijze op punt 11.4 houdt in dat trillingsonderzoek is uitgevoerd en dat het bestemmingsplan wordt gewijzigd. Deze wijziging houdt in dat de aanleg van het derde spoor pas mogelijk wordt na afwijking van het bestemmingsplan door B&W. De zienswijze op punt 11.1 wordt gedeeltelijk gedeeld, met dien verstande dat de afstemming met betrokkenen in de volgende fase wel anders zal worden ingericht. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld. Het gedeeltelijk delen van de zienswijze leidt tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12.

R. Schouten, Roggelaan 8 te Harderwijk, briefnummer I.13.3228

Opmerking 12.1 (Deel I)

Reclamant heeft opmerkingen ten aanzien van de inspraak en participatie. Het betreft de terinzagelegging tijdens de vakantieperiode, de minimale participatiemogelijkheden (inspraak) bij de voorbereiding van het bestemmingsplan en het niet benoemen van de Klankbordgroep. Door kennis te benutten vanuit de klankbordgroep hadden volgens reclamant feitelijke onjuistheden betreft het Nachthok tijdig kunnen worden ondervangen. Nergens is uit op te maken welke aandachtspunten door de klankbordgroep zijn ingebracht en welke hiervan geheel of gedeeltelijk zijn meegenomen in het bestemmingsplan. In de nieuwsbrief is een onjuist beeld van de klankbordgroep weergegeven. Reclamant onderschrijft de inhoud van deze nieuwsbrief dan ook niet. De gemeente heeft zich ook niet bereid getoond om de toegezegde participatie in de Structuurvisie uit te voeren. Ook wenst de gemeente geen participatie bij de ontwikkeling van het stationsgebied. Reclamant vraagt uit te leggen welke voordelen het bestemmingsplan heeft voor het Nachthok en haar bewoners.

Commentaar

Deze zienswijze treft in de eerste plaats geen doel, omdat eventuele tekortkomingen in het kader van de inspraakprocedure geen gevolgen kunnen hebben voor de rechtmatigheid van het bestemmingsplan, omdat het bieden van inspraak geen onderdeel uitmaakt van de Wet ruimtelijke ordening. Zie in dit verband de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 januari 2008, Bergeijk, zaaknummer 200700989/1, LJN: BC2320.

In de tweede plaats treft de zienswijze op dit punt geen doel omdat voldoende inspraak is toegepast op de ontwikkelingen rondom de stationsomgeving. Een vorige klankbordgroep heeft inspraak gehad ten tijde van de totstandkoming van de structuurvisie. De vaststelling van de structuurvisie is voorbereid met toepassing van inspraak op grond van de Inspraakverordening Harderwijk 2007. Omdat het bestemmingsplan uitvoering geeft aan datgene wat is opgenomen in de structuurvisie voert het te ver om op het bestemmingsplan én inspraak toe te passen én toepassing te geven aan de (wettelijk verplichte) voorbereidingsprocedure uit artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening/afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De gemeentelijke inspraakverordening voorziet expliciet in een dergelijke situatie. Op grond van artikel 2, lid 3, sub d, onder iii, van de Inspraakverordening Harderwijk 2007, hoeft geen inspraak te worden verleend ten aanzien van bestemmingsplannen waarvoor in de voorbereiding al een ruimtelijk plan (bijvoorbeeld een masterplan of een verkavelingsplan) in de inspraak is gebracht. Omdat in dit geval inspraak is toegepast op de structuurvisie kan inspraak op het bestemmingsplan achterwege blijven.

Hoewel met bovenstaande reactie de zienswijze 'deel I' in juridische zin voldoende is afgedaan wordt hieronder op een aantal overige zaken uit 'deel I' van de zienswijze nader ingegaan om duidelijk te maken dat de gemeente zich niet herkent in de visie van reclamant.

Terinzagelegging tijdens vakantieperiode

Er is geen wettelijke bepaling die zich verzet tegen het ter inzage leggen van plannen tijdens vakanties. In principe is de periode van terinzagelegging van zes weken voldoende voor betrokkenen om voldoende kennis te nemen van de stukken die ter inzage liggen, zolang de gehele periode de stukken feitelijk zijn in te zien. In dit geval is de gehele periode de Stadswinkel geopend geweest tijdens de normale openingstijden. Het bestemmingsplan is terinzage gelegd met ingang van 4 juli 2013. Dit is ruim twee weken voor de schoolvakanties en ruim drie weken voor de bouwvakvakantie van regio Midden. Dit betekent dat ook buiten de vakantieperiode voldoende gelegenheid is geweest om de stukken in te zien. Daarnaast is tijdens de schoolvakantie elke keer als Het Kontakt uitkwam op de gemeentepagina herhaald welke bestemmingsplannen terinzage lagen.

Er bestaat verder geen wettelijke verplichting dat tijdens de periode van terinzagelegging ambtenaren beschikbaar moeten zijn voor het beantwoorden van vragen. De wet geeft alleen aan dat stukken terinzage gelegd moet worden, dus dat de plannen feitelijk ingezien kunnen worden. Hoewel er vanuit een oogpunt

van dienstverlening wat voor te zeggen zou zijn, is het in praktische zin niet altijd mogelijk gedurende de hele periode iemand beschikbaar te hebben. In dit geval waren er tijdens een gedeelte van de periode van terinzagelegging beperkt medewerkers beschikbaar die vragen konden beantwoorden of achtergrondinformatie konden geven. Dit had wellicht anders gekund, maar zegt niets over de rechtmatigheid van de terinzagelegging. Overigens waren er voldoende medewerkers beschikbaar die meer algemene vragen konden beantwoorden. Daarbij komt dat reclamant zelf als lid van de klankbordgroep voorafgaand aan de terinzagelegging al kennis heeft kunnen nemen van het bestemmingsplan met bijlagen en op 27 juni 2013 tijdens een 'inloopspreekuur' voor de leden van de klankbordgroep ruim de gelegenheid heeft gehad om vragen te stellen over het bestemmingsplan en de bijlagen. Bovendien was er op 11 juli 2013 voor iedereen een inloopavond waarbij ook diverse medewerkers ProRail en de gemeente aanwezig waren om vragen te beantwoorden.

Klankbordgroep

Er is geen blauwdruk voor een klankbordgroep. Afhankelijk van het soort project en de fase waarin een project zich bevindt kan de samenstelling en rol van een klankbordgroep (of soortgelijk gremium) sterk verschillen. Voor het stationsgebied is voor de fase van het bestemmingsplan ervoor gekozen verder te gaan met een 'voortgezette' klankbordgroep vanuit de fase van structuurvisie met een andere rol. De gemeente heeft er vanaf het begin geen misverstand over laten bestaan dat de rol van de klankbordgroep in deze fase een andere was dan tijdens de totstandkoming van de structuurvisie. In de beleving van de gemeente is dit altijd duidelijk gecommuniceerd richting klankbordgroep. In de zienswijze van enkele leden van de klankbordgroep, die mede door reclamant is ondertekend wordt ook erkend dat de klankbordgroep in deze fase "een hooguit adviserende rol" heeft. Dit heeft er mee te maken dat in deze fase een aantal beleidskeuzen uit de structuurvisie planologisch mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent dat de plannen inhoudelijk weinig kunnen wijzigen en dat daarom ook minder invloed mogelijk is.

Vanuit burgerparticipatie/interactief werken is de gehanteerde interactievorm te typeren als 'adviseur eindspraak'. Deze typering is gebaseerd op de interactieladder, zoals ook opgenomen in de gemeentelijke nota 'Interactief Werken in Harderwijk'. De gemeente hanteert daarbij voor dit project in deze fase een consultatieve stijl: Het bestuur raadpleegt burgers, maatschappelijke organisaties en/of bedrijven over een gesloten vraagstelling. Men kan zich uitspreken over een gegeven beleidsaanpak binnen een gegeven probleemomschrijving. De gemeente heeft in de aanloop naar de terinzagelegging de klankbordgroep zoveel mogelijk geïnformeerd over de voortgang en heeft de klankbordgroep gevraagd te reageren op het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant verwijst naar de klankbordgroep voor het Waterfront, maar deze klankbordgroep heeft volgens de indeling van de interactieladder een rol met een grotere mate van participatie.

In de volgende fase van dit project zal het gaan om de verdere inrichting en detaillering van (deel)gebieden. Een klankbordgroep voor het hele gebied is in deze fase geen geschikt gremium voor interactie met betrokkenen. Er zal meer in kleinere groepen per deelgebied worden gesproken.

Opmerking 12.2 (Deel II)

Reclamant maakt opmerkingen ten aanzien van het snelheidsregiem op de Baanweg.

Commentaar

Vooropgesteld wordt dat het bestemmingsplan zelf (bestemming 'Verkeer') niets zegt over het snelheidsregiem van een weg. Het snelheidsregiem is wel van belang in het kader van de akoestische gevolgen vanwege wegverkeer als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen.

Waarschijnlijk komt deze opmerking voort uit paragraaf 4.6.2 van het Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaier. De Baanweg maakt onderdeel uit van een 30 km/h-zone. Deze zone begint echter pas op grofweg 15 meter van de aansluiting Baanweg/Weiburglaan. Dit eerste stukje valt daarmee onder 50 km/u regiem en is daardoor relevant voor het akoestisch onderzoek. Vandaar dat de Baanweg, zij het voor een klein gedeelte, genoemd wordt in het akoestisch onderzoek als weg met een 50 km/u regiem.

Opmerking 12.3 (Deel II)

Reclamant meent dat het college haar visie alleen beperkt vanuit het station, zodat het Nachthok straks ingeklemd zit door hoge gebouwen en grote parkeerplaatsen vol met auto's en fietsen.

Commentaar

Reclamant houdt in zijn zienswijze onvoldoende rekening met de bestaande situatie. Feit is dat het woongebied in de loop der tijd is 'opgeslokt' door bebouwing en inmiddels middenin de stad ligt. De bestaande situatie is een gegeven. De huidige bestemmingsplanregeling staat bovendien ook het nodige toe. De bouwregels voor de gebieden met een bedrijfsbestemming ten noorden en ten zuiden van het woongebied wijzigen niet wezenlijk. Zo is de maximale bouwhoogte op grond van de bestemming 'nijverheid en dienstverlening' op grond van het bestemmingsplan Weiburg 10 meter, net als de maximale bouwhoogte binnen de bestemming 'bedrijf' in het nieuwe bestemmingsplan. De toegestane bebouwingsdichtheid blijft op zijn minst ook gelijk. In het gebied ten zuiden van de Baanweg is nu ook een parkeerterrein aanwezig en heeft een bestemming waarop emplacementen, spoorwegen en wegen zijn toegestaan. De gemeente wenst het cultuurhistorisch waardevolle karakter van het woongebied tussen Weiburglaan, Baanweg, Landbouwlaan en Westermeeenweg te behouden en te beschermen (zie hiervoor ook de reactie bij zienswijze 12.4). Voor de gebieden met een bedrijfsbestemming wordt op grond van de structuurvisie een herontwikkeling voorzien. Dit wordt echter nog niet geregeld in dit bestemmingsplan (zie hiervoor ook de beantwoording van zienswijze 11.2).

Opmerking 12.4 (Deel II)

Reclamant vindt dat de woningen uit 1910 en 1921 allemaal de beschrijving 'Stadsboerderij' dienen te krijgen in het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er woningen die gebouwd zijn in de wederopbouwperiode. In de toelichting staat bouwjaar 1920 genoemd.

Commentaar

Zoals gezegd wenst de gemeente het cultuurhistorisch waardevolle karakter van het woongebied tussen Weiburglaan, Baanweg, Landbouwlaan en Westermeeenweg te behouden en te beschermen. Met het oog hierop zal de bestemming 'Wonen – Stadsboerderij' worden verruimd voor het hele woongebied. Op advies van de Gemeentelijke Monumentencommissie zal aan de regels voor 'Wonen – Stadsboerderij' verder nog worden toegevoegd dat de bestaande kapvorm gehandhaafd moet blijven. De waardering van objecten uit de wederopbouwperiode is gebaseerd op de quickscan van het Gelders Genootschap naar de wederopbouwperiode in Harderwijk. Reclamant geeft niet aan waar in de toelichting bouwjaar 1920 wordt genoemd. De gemeente heeft dit niet terug kunnen vinden.

Opmerking 12.5 (Deel II)

Opvallend is de mix van koop- en sociale huurwoningen in het Nachthok. Met het bestemmingsplan wordt het mogelijk om deze sociale en maatschappelijke samenhang te verstoren. De werkelijke invulling van de zorgwoningen is een aandachtspunt.

Commentaar

Het is niet duidelijk wat met het verstoren van de mix tussen koop- en sociale huurwoningen wordt bedoeld. De huidige bestemming is een algemene woonbestemming die geen onderscheid maakt in woningtypologieën. In het nieuwe plan wordt dit niet anders. Ook worden het toegestane niet verruimd met zorgfuncties.

Opmerking 12.6 (Deel II)

Reclamant is verbaasd dat het college de fractie Gemeentebelang in een brief informeert dat industrie en wonen passend zijn op het braakliggende terrein aangezien een groot aantal industriële bedrijven in de huidige tijd niet meer passend zijn.

Commentaar

Dit betreft de brief van het college van 17 juli 2013 naar aanleiding van schriftelijke vragen van de fractie Gemeentebelang over parkeerproblematiek Stationsgebied/Nachthok (kenmerk U13.004640). Deze brief is geheel in lijn met het voorliggende bestemmingsplan. De verbazing van reclamant is dan ook niet te plaatsen. De gronden van het braakliggende stuk grond aan de Weiburglaan (voormalig Struikterrein) hebben in het nieuwe bestemmingsplan de bestemming 'bedrijf' (zie voor een onderbouwing voor deze keuze de beantwoording van de zienswijze 11.2). Daarnaast geldt via een functieaanduiding de 'tijdelijke bestemming' parkeerterrein. In de brief wordt met de 'dubbelbestemming industrie en tijdelijk parkeren' hetzelfde bedoeld.

Opmerking 12.7 (Deel II)

Reclamant vindt dat de toekomstige invulling van de bedrijfslocaties in de voorbereiding onbesproken is gebleven. Hij vindt het belangrijk dat er rust in het Nachthok ontstaat en dat er geen ontwikkelingen komen die een toename van verkeer in het Nachthok veroorzaken.

Commentaar

De toekomstige invulling van deze locaties is op dit moment niet aan de orde, omdat het voorliggend bestemmingsplan nog niet voorziet in een herontwikkeling van deze delen van het plangebied (zie hiervoor ook de beantwoording van zienswijze 11.2). Beleidsuitgangspunt voor een eventuele herontwikkeling blijft de structuurvisie.

Opmerking 12.8 (Deel II)

Bij het Struikterrein is nog een oorspronkelijk gedeelte, nooit bebouwde Stadsweiden. Deze Voorste Wei is een cultuurhistorisch element, dat behoort bij het Nachthok. In het bestemmingsplan kan daarvoor bescherming worden aangebracht, zodat er een mooie en ruimtelijke zichtlijn ontstaat in plaats van hoge bebouwing direct aan de rooilijn.

Commentaar

Het feit dat het terrein nooit bebouwd is geweest, hoeft niet te betekenen dat het terrein daarmee een cultuurhistorisch element is. Wil een gebied cultuurhistorische element zijn, is het van belang of er nog oude landschapselementen aanwezig zijn, zoals de oude verkaveling, oorspronkelijk reliëf, houtwallen of sloten. Geen van deze elementen zijn nog aanwezig op het betreffende terrein. Vanuit die invalshoek is er geen aanleiding het gebied te beschermen.

Het gebied heeft op dit moment op grond van het bestemmingsplan Weiburg 1980 een geldende bestemming 'nijverheid en dienstverlening' met bijbehorende bouwmogelijkheden. Door deze bestemming eraf te halen ten gunste van een open gebied ontstaat aanzienlijke planschade die de gemeente op dit moment niet voor haar rekening kan en wil nemen. Om die reden worden in het nieuwe bestemmingsplan vergelijkbare bouwmogelijkheden opgenomen.

Opmerking 12.9 (Deel II)

Op de verbeelding is volgens reclamant het Nachthok onjuist weergegeven. Het Nachthok is het gebied inclusief Weiburglaan en Baanweg. Hiermee ontstaat er in de toekomst een aantasting van de cultuurhistorische elementen en de leefbaarheid van het Nachthok. Door het grijs bestemmen als 'verkeer' ontnemt het college bewoners hun juridische bescherming. Zoals de aanpassing van het snelheidsregime voor de Baanweg van 30 naar 50km/u.

Commentaar

Op de verbeelding is überhaupt geen gebied of begrenzing aangegeven die betrekking heeft op het Nachthok. Het woongebied krijgt wel een bijzondere bestemming (zie hiervoor ook de beantwoording bij zienswijze 12.4). De Weiburglaan en Baanweg maken geen onderdeel uit van de woonbestemming, omdat deze wegen naast het ontsluiten van het woongebied ook het omliggende gebied, waaronder de bedrijfskavels, ontsluiten. Van het ontnemen van juridische bescherming is geen sprake. In de eerste plaats, omdat de wegen in het huidige bestemmingsplan ook al een afzonderlijke verkeersbestemming hebben. In de tweede plaats omdat het bestemmingsplan zich niet uitspreekt over welke verkeersmaatregelen of welk snelheidsregiem van toepassing is. Overigens ligt het niet in de bedoeling het snelheidsregiem van de Baanweg of de Weiburglaan aan te passen.

Opmerking 12.10 (Deel II)

Reclamant verwijst naar de bijlagen waarin een concrete waardestelling van het Nachthok is opgenomen. Dit kan gebruikt worden om de juiste (historische) gegevens op te nemen in het bestemmingsplan.

Commentaar

Genoemde bijlagen zijn ook gebruikt bij het opstellen van de toelichting van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan geeft op basis van die informatie een globale beschrijving van het gebied. In het bestemmingsplan worden daarom soms getallen genoemd (bijvoorbeeld "ca. 30") die niet het exacte aantal weergeven. De genoemde jaartallen en aantallen zullen nogmaals worden geverifieerd. De kaveloppervlakte van ca. 1.000 m² verwijst naar de kavel waarop een twee-onder-een-kap woning is gebouwd. Per individuele woning is dat dus ca. 500 m². De toelichting zal hierop worden verduidelijkt.

Opmerking 12.11 (Deel II)

In het bestemmingsplan is een parkeervoorziening langs de Baanweg opgenomen. Daarmee is onvoldoende rekening gehouden met effecten en gevolgen voor de omliggende woongebieden, waardoor er toename ontstaat van geluid, licht, trillingen, geur en fijnstof en een afname van de verkeersveiligheid op de Baanweg. Zelfs bij het maken van een tijdelijke parkeerplaats zou meer rekening moeten worden gehouden met de effecten op de compacte omgeving. De effecten van overlast zouden meer moeten worden beperkt. Reclamant verwijst naar de tijdelijke parkeerplaats voor het ziekenhuis op het voormalige Struikterrein.

Commentaar

Voor geluid dat wordt veroorzaakt door het geplande P+R terrein gelden geen wettelijke geluidsnormen. Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd om een belangenafweging/beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening te kunnen maken. Dit onderzoek is uitgevoerd door Movares (Akoestisch onderzoek - stationsgebied Harderwijk, Geluidbelasting vanwege busstation en parkeerplaats d.d. 29 april 2013). Hierbij zijn zowel voor de huidige als voor de toekomstige situatie de geluidbelastingen in de omgeving bepaald. Tijdens de behandeling van de zienswijze bleek dat in het akoestisch onderzoek er ten onrechte van uit is gegaan dat er alleen in de dagperiode voertuigbewegingen op de parkeerplaats plaats vinden. In werkelijkheid vinden er zowel in de huidige als toekomstige situatie, parkeerbewegingen plaats gedurende het gehele etmaal. Op 16 september 2013 heeft Movares daarom een aangepast akoestisch onderzoek opgesteld.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het gebruik van het P+R terrein, bij enkele woningen aan de Baanweg en de Churchill-laan verhoogde gemiddelde geluidbelasting veroorzaakt. Daartegenover staat dat door het vervallen van de parkeerplaats langs de Westeinde er een verbetering optreedt bij een aantal woningen aan het Stationsplein en bij de school. Voor wat betreft de maximale geluidsniveaus (piekniveaus), bij de woningen aan de Baanweg, verschilt de toekomstige situatie nauwelijks van de huidige situatie.

In aanvulling op het akoestisch onderzoek van 16 september 2013, is Movares gevraagd of door het toepassen van een scherm de geluidniveaus nog verder te verlagen zijn. Movares heeft op 19 september 2013 hierover een memo geschreven (Effect geluidscherm bij parkeerplaats). Onderzocht is welk effect te verwachten is wanneer aan de noordzijde van het parkeerterrein een scherm met een hoogte van 1, 2 of 3 meter hoog wordt geplaatst. Uit de memo blijkt dat er bij de woning Baanweg 2 nauwelijks positieve effecten optreden. Met een scherm met een hoogte van 1 meter worden de maximale geluidsniveaus op de woningen Baanweg 4 en 6, teruggedrongen tot onder het huidige niveau.

Met een scherm van 2 of 3 meter hoog, zijn de geluidbelastingen weliswaar verder terug te dringen, maar wordt bij de drie woningen aan de Baanweg niet bereikt dat aan de grenswaarde uit het activiteitenbesluit wordt voldaan. Schermen van 2 of 3 meter hoog onttrekken het parkeerterrein aan de noordzijde aan het zicht. Dit heeft nadelige gevolgen voor de sociale veiligheid op het parkeerterrein en is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst.

Een scherm van 1 meter draagt niet alleen bij aan geluidreductie, maar is voldoende om hinderlijke lichtval van manoeuvrerende voertuigen tegen te gaan.

Bij de realisatie van het parkeerterrein is daarom besloten om ten minste een scherm of grondwal van 1 meter hoog aan te brengen. In de ontwerpfase wordt ernaar gestreefd om de geluidbelasting verder te verlagen, bijvoorbeeld door het aanpassen van routing op het parkeerterrein.

Bij de keuze voor het parkeerterrein is doorslaggevende betekenis toegekend aan het algemeen belang ten opzichte van het individuele belang van de bewoners in de nabijheid van het P+R terrein. Helaas betekent dit voor enkele omwonenden aan de Baanweg een beperkte verslechtering van de milieusituatie. Deze verslechtering blijft echter acceptabel.

Hiertegenover staat het algemeen belang voor de stad Harderwijk als het gaat om:

- *Verbetering van de bereikbaarheid van de stad door de komst van Randstadspoor en de daarmee samenhangende ingrepen in het stationsgebied.*
- *Verbetering van de milieukwaliteit op planniveau*

Bij de aanleg van het parkeerterrein zal rekening gehouden worden met het plaatsen van lichtmasten zodat lichthinder voorkomen kan worden. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het gemeentelijk lichtbeleid.

Het parkeerterrein wordt ingericht voor parkeren van personenauto's. Aangezien het hierbij gaat om lichte voertuigen wordt er geen trillingshinder voor de omgeving verwacht. Voor het bestemmingsplan is de luchtkwaliteit (Movares, 4 sprinters Utrecht CS-Harderwijk Fase 2b, deelrapport luchtkwaliteit, 16 april 2013) binnen het plangebied in beeld gebracht. Het onderzoek richt zich op de concentraties van fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide. Dit zijn in Nederland de maatgevende stoffen voor het toetsen van de luchtkwaliteit. Voor beide stoffen ligt de grenswaarde bij $40 \mu g/m^3$. Uit het onderzoek blijkt dat de concentratie fijn stof op verschillende punten op de Weiburglaan en de Baanweg varieert van $21 \mu g/m^3$ tot $22 \mu g/m^3$ in 2015. In de huidige situatie ligt de concentratie ook tussen de $21 \mu g/m^3$ en $22 \mu g/m^3$ fijn stof en blijft de concentratie ver onder de norm van $40 \mu g/m^3$. Er worden geen maatregelen genomen om fijn stofconcentraties te verlagen.

Aangezien er op het parkeerterrein lichte voertuigen geparkeerd worden en er ongeveer 20 meter afstand is tussen het parkeerterrein en de woonbebouwing wordt er geen geuroverlast verwacht.

In overleg met direct betrokkenen zal gekeken worden of de door reclamant beschreven negatieve effecten nog verder beperkt kunnen worden. Deze mogelijkheden dienen te passen in het ruimtelijk ontwerp, de beschikbare financiële middelen en overige randvoorwaarden. Zo zal bijvoorbeeld in overleg met de bewoners van de Baanweg de groenstrook tussen het parkeerterrein en de Baanweg verbeterd worden. Deze groenstrook draagt bij aan het voorkomen van lichtoverlast veroorzaakt door koplampen van voertuigen.

Zie voor een reactie met betrekking tot het parkeerterrein ook het commentaar bij zienswijze 10.1.

Opmerking 12.12 (Deel II)

In het bestemmingsplan wordt weer gerommeld met de marges en staat er een “Kiss & Ride” en een parkeerplaats ingetekend aan het einde van de Weiburglaan. Vanuit het Nachthok klinkt al jaren de wens om de snelheid op de Weiburglaan te verlagen naar 30 km/u ter verbetering van de verkeersveiligheid en schade en overlast te beperken als gevolg van trillingen.

Commentaar

Wat precies wordt bedoeld met rommelen met marges blijkt niet duidelijk uit de zienswijze. De gemeente bestrijdt in elk geval met klem dat in het bestemmingsplan wordt gerommeld. Het bestemmingsplan geeft de intenties voor het gebied weer. Het stuk van de Weiburglaan dat het dichtst bij het station ligt, maakt onderdeel uit van de herinrichting van het stationsgebied en heeft daarin de bestemming ‘Gemengd – Stationsgebied’, die onder andere parkeervoorzieningen en een Kiss and Ride strook mogelijk maakt. Verkeersmaatregelen maken geen onderdeel uit van de bestemmingsplanregeling. Zie in verband met de Weiburglaan ook het commentaar op zienswijze 4.1 en 4.2.

Opmerking 12.13 (Deel II)

Er worden trillingen veroorzaakt door treinen en activiteiten op en rondom het spoor. Reclamant verwacht dat de gemeente de toegezegde trillingsonderzoeken en bodemonderzoeken heeft laten uitvoeren om vast te stellen wat de effecten zijn. Daarbij hoort ook een expertiserapport waarin de huidige schade is vastgelegd.

Commentaar

Zie voor het trillingsonderzoek het commentaar bij zienswijze 10.3. Voor schade als gevolg van werkzaamheden zie het commentaar bij zienswijze 7.2.

Opmerking 12.14 (Deel III)

Momenteel mogen vrachtwagens met een vergunning parkeren op de Beemd. In het bestemmingsplan is hiervoor geen vervanging ingetekend.

Commentaar

Het al of niet parkeren van voertuigen op de openbare weg is op grond van de verkeersbestemming toegestaan binnen zowel het oude als het nieuwe bestemmingsplan. Voor het parkeren van vrachtwagens geldt een aparte vergunningplicht. De gemeente Harderwijk is gestart met een plan om het parkeren van vrachtauto's binnen de bebouwde kom anders te reguleren.

Opmerking 12.15 (Deel III)

Reclamant heeft van ProRail vernomen dat een stationsgebouw niet is meegenomen in de plannen, daar is wel ruimte voor opgenomen in het bestemmingsplan. Reclamant vraagt het college zich in te spannen voor een volwaardig station, dat past bij de ‘Stadse allure’ van Harderwijk.

Commentaar

Het ligt in de bedoeling een nieuw stationsgebouw te realiseren dat past bij de stad Harderwijk. Dit valt buiten de scope van het project Randstadspoor, wat de reactie van ProRail verklaart. De gemeente Harderwijk zet echter wel in op een nieuw stationsgebouw. Hierover vinden nog gesprekken plaats met betrokkenen.

Opmerking 12.16 (Deel III)

Volgens reclamant zal de tunnel meer problemen geven dan oplossen. Het meest extreme is de verbinding naar het Westeinde. Het verkeer zal via een S-bocht haar weg kunnen vervolgen. Aangezien er in Harderwijk teveel voorbeelden te noemen zijn waar het college keer op keer moeite heeft om gevaarlijke en onduidelijke verkeerssituaties te verbeteren geeft het reclamant geen vertrouwen in de goede afloop van de voorgestelde S-bocht. Er zitten nu al twee krappe bochten in waarin tegemoetkomende bussen en andere grote voertuigen niet gelijktijdig met maximaal 50 km/u doorheen kunnen. Daarbij wordt het verkeer verveelvoudigd en er zijn nog verschillende uitritten.

Commentaar

De aanleg van de tunnel op het genoemde tracé biedt vele voordelen ten aanzien van de doorstroming, het verbeteren van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid en in algemene zin de leefbaarheid. Zowel het tracé van de tunnel als de aansluitende wegen zijn ontworpen conform de geldende richtlijnen voor wegen met een ontsluitingsfunctie en een 50 km/h regiem.

Opmerking 12.17

De gemeente Ermelo wacht met investeren in het Randstadspoor, omdat de komst van extra treinen voorlopig niet te verwachten is en een tunnel past niet binnen het dorpse karakter. Ook voor Harderwijk is er geen zicht op de komst van het Randstadspoor. Reclamant vraagt of de gemeente daarvoor zoveel geld uit moet geven.

Commentaar

Hoewel er geen harde datum genoemd kan worden voor de komst van Randstadspoor, omdat nader onderzoek voor het oplossen van knelpunten op het baanvak Amersfoort – Utrecht noodzakelijk is, gaat het college uit van de komst van RSS. Hiervoor zijn namelijk bestuurlijke afspraken gemaakt met de betrokken partijen. Bestuurlijk is verder afgesproken dat Harderwijk de tunnel aan gaat leggen en de Stationsomgeving aan gaat passen in afwachting van definitieve besluitvorming rond RSS. Overigens wordt het grootste gedeelte van de kosten van de genoemde aanpassingen betaald uit verstrekte subsidies. Daarnaast zet de gemeente Harderwijk in op verkeerstunnel onder het spoor, omdat hiermee de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de stad verbetert.

Conclusie

- **De zienswijze voor wat betreft Deel I (punt 12.1) wordt niet gedeeld.**
- **De zienswijze voor wat betreft Deel II wordt op punt 12.4 gedeeld en daarnaast op punt 12.13 voor zover die ziet op de gang van zaken ten aanzien van schade tijdens werkzaamheden. De zienswijze wordt op punt 12.10 gedeeltelijk gedeeld, in die zin dat de toelichting waar nodig zal worden aangepast. De zienswijze op punt 12.11 wordt gedeeltelijk gedeeld, in die zin, dat aanvullend akoestisch onderzoek is verricht en dat aan de noordkant van het P+R-terrein een scherm van 1 meter hoog zal worden geplaatst. De zienswijze bij punt 12.13 wordt gedeeltelijk gedeeld voor wat betreft het trillingsonderzoek. Dit houdt in dat trillingsonderzoek is uitgevoerd en dat het bestemmingsplan wordt gewijzigd. Deze wijziging houdt in dat de aanleg van het derde spoor pas mogelijk wordt na afwijking van het bestemmingsplan door B&W. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld.**
- **De zienswijze voor wat betreft Deel III wordt op punt 12.15 gedeeld en voor het overige niet gedeeld.**

Het gedeeltelijk delen van de zienswijze leidt tot aanpassing in de toelichting. Verder leidt dit tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan op één onderdeel: Het gebied met de bestemming 'Wonen – Stadsboerderij' wordt verruimd met alle woningen in het gebied tussen Weiburglaan en Baanweg. De aanleg van een derde spoor wordt onder een afwijkingsbevoegdheid gebracht.

Zienswijze 14.

Dhr. R. Kalkhoven en dhr. T. Loedeman, Churchill-laan 65 en 67 te Harderwijk
Dit betreft een mondelinge zienswijze

Opmerking 14.1

Er komt een derde spoor en het dichtstbijzijnde spoor komt dichterbij de woningen van reclamanten te liggen. Dit heeft negatieve effecten op de leefomgeving. Reclamanten vragen maatregelen te nemen om de hinder te beperken.

Commentaar

Geluid van spoorwegen is aan grenzen gebonden om omwonenden tegen geluidsoverlast te beschermen. Er zijn wettelijke normen voor de hoeveelheid geluid die het verkeer op een spoorweg maximaal mag produceren. Deze norm wordt een geluidproductieplafond (GPP) genoemd.

In de Wet milieubeheer, is vastgelegd dat het geluid rond rijkswegen niet ongecontroleerd mag toenemen. Op punten langs spoorwegen (zogenoemde referentiepunten) is met de GPP's de maximaal toegestane hoeveelheid geluid vastgesteld. Per punt verschilt de waarde van de GPP's. De punten liggen op 50 meter van het spoor en 100 meter van elkaar

Door de komst van Randstadspoor wijzigt de geluidproductie. In akoestisch onderzoek (4 sprinters Utrecht Centraal – Harderwijk, Akoestisch onderzoek locatie Harderwijk) is beoordeeld of de aanleg van de derde spoorbaan en de keurvoorziening kan plaatsvinden binnen de vastgestelde geluidproductieplafonds.

In het akoestisch rapport wordt de volgende conclusie getrokken:

Geconcludeerd wordt dat de geluidproductie met het project op alle referentiepunten lager is dan de GPP's. De resterende geluidruimte verschilt per referentiepunt en bedraagt 2.0 tot 5.5 dB op de onderzochte referentiepunten. De afname van de geluidproductie wordt veroorzaakt doordat er volgens de prognose stiller materieel gaat rijden op het traject.

Omdat door de komst van Randstadspoor in combinatie met het stiller worden van het materieel er geen overschrijding van de geluidproductieplafonds ontstaat, zijn er geen extra afscherpende akoestische maatregelen verplicht.

Opmerking 14.2

Reclamanten vragen zich af wat de verhouding is tussen de verbreding van het spoor als gevolg van de realisatie van het Randstadspoor en het saneringsplan. Dit betreft het Saneringsplan die op grond van de Wet geluidhinder door ProRail aan de minister moet worden aangeboden. In 2014 gaat ProRail dit opstellen en komt er meer duidelijkheid over de geluidbelasting en eventuele geluidmaatregelen aan de woningen van de reclamanten. Ook vragen zij zich af of maatregelen in verband met Randstadspoor gecombineerd kunnen worden met die van het saneringsplan. De geluidbelasting als gevolg van de komst van RSS is niet bekend. Reclamanten wensen hier duidelijkheid over.

Commentaar

In 2012 zijn in de Wet milieubeheer de geluidproductieplafonds opgenomen (zie het commentaar bij zienswijze 14.1). Gelijktijdig met de invoering van de geluidproductieplafonds is in de Wet milieubeheer opgenomen dat ProRail saneringsplannen moet indienen bij het ministerie. Dit moet uiterlijk 2020 hebben plaatsgevonden. Deze saneringsplannen zijn gericht op de geluidbelastingen die door ProRail op woningen worden berekend. ProRail heeft inmiddels de eerste fase voor het opstellen van de saneringsplannen in gang gezet. Dit houdt in dat er op dit moment een globaal akoestisch onderzoek van heel Nederland wordt uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek zal ProRail door middel van prioritering verder gedetailleerd onderzoek uitvoeren. Op dit moment is de geluidbelasting op de woningen vanuit de saneringsopgave dan ook nog niet bekend. In het commentaar bij 14.1 is aangegeven dat er geen wettelijke verplichting is om

extra akoestische maatregelen te treffen als gevolg van dit bestemmingsplan. Er is daarom ook geen mogelijkheid om maatregelen te combineren.

Opmerking 14.3

Er is geen onderzoek gedaan naar trillingen als gevolg van de komst van RSS. De bestaande woningen zijn hier niet op gebouwd. Reclamanten willen hier meer duidelijkheid over. Kan gewerkt worden met dempers of ander maatregelen, zoals schermen. Het is reclamanten bekend dat in Hilversum maatregelen zijn getroffen die misschien ook in Harderwijk toegepast kunnen worden. Hoe wordt omgegaan met schade als gevolg van trillingen?

Commentaar

Zie het commentaar bij zienswijze 10.3.

Opmerking 14.4

Reclamanten vragen zich af hoe het parkeerterrein (P+R) er uit komt te zien. Het gaat dan vooral om het gebruik van lichtmasten in verband met lichthinder in hun woningen.

Commentaar

Zie het commentaar bij zienswijze 10.1 en 12.11.

Opmerkingen 14.5

Reclamanten vrezen extra geluidhinder. Niet alleen van de verbreding van het spoor, maar ook als gevolg van extra treinen, geluid doordat treinen door de bocht gaan (booggeluid) en extra remmen en wegrijden van treinen vanaf het station. Reclamanten wensen beschermende maatregelen.

Commentaar

In akoestisch onderzoek (4 sprinters Utrecht Centraal – Harderwijk, Akoestisch onderzoek locatie Harderwijk) is inzichtelijk gemaakt of de geluidbelasting na aanpassing van het randstadspoor, past binnen de geluidproductieplafonds. De berekeningen worden uitgevoerd met een rekenmodel dat voldoet aan het Reken- en meetvoorschrift 2012. In de berekeningen wordt hierdoor gerekend met de geluidniveaus die horen bij optrekkende en afremmende treinen. Omdat uit de berekeningen blijkt dat de geluidniveaus lager zijn dan de geluidproductieplafonds, zijn maatregelen niet noodzakelijk.

Booggeluid is het geluid dat een trein maakt bij het passeren van een boog met een kleinere straal. Het booggeluid is geen onderdeel van het doorgaande spoorlawaaï en kan derhalve incidenteel optreden zonder dat daardoor de geluidproductieplafonds worden overschreden. ProRail heeft geen beleid om in bestaande situaties maatregelen te treffen aan het spoor in het kader van spoorbooglawaaï. Bij de ontwikkeling van nieuw spoor wordt in het ontwerp wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de mogelijke ontstaansoorzaken van booglawaaï. Dat wil zeggen dat rekening wordt gehouden met een optimale verkanting en zo mogelijk asymmetrische profielen worden toegepast om zo het booggeluid zo veel mogelijk te voorkomen.

Het ontstaan van booggeluid is afhankelijk van diverse aspecten. Naast de fysieke eigenschappen van het spoor zijn ook de rijnsnelheid, variaties in de wiellast, verontreinigingen op het spoor en meteorologische omstandigheden van belang. Dit maakt dat het moeilijk te voorspellen is of, waar en wanneer booglawaaï optreedt en welke maatregelen getroffen dienen te worden.

In het kader van onderhoud worden de spoorstaven regelmatig geslepen, dit heeft een positief effect op het booggeluid.

Opmerking 14.6

Reclamanten vragen zich af hoe het gebied tussen het spoor en de Churchill-laan er uit komt te zien. Komen er weer bomen? Vervallen er parkeerplaatsen? Het bestemmingsplan geeft hier geen duidelijkheid over. Ze willen graag betrokken worden bij de herinrichting van het gebied.

Commentaar

Het ontwerp bestemmingsplan regelt geen zaken op dit detailniveau. Veel zaken moeten nog nader worden uitgewerkt. Belanghebbenden krijgen gelegenheid hierover mee te denken.

Conclusie

De zienswijze op punt 14.2, 14.4 en 14.6 zijn vragen die zo veel als mogelijk zijn beantwoord. De zienswijze op punt 14.3 wordt gedeeltelijk gedeeld, in die zin dat trillingsonderzoek is uitgevoerd en dat het bestemmingsplan wordt gewijzigd. Deze wijziging houdt in dat de aanleg van het derde spoor pas mogelijk wordt na afwijking van het bestemmingsplan door B&W. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld. Het gedeeltelijk delen van de zienswijze leidt tot wijziging van het bestemmingsplan.

6. Samenvatting

In totaal zijn 15 zienswijzen ingediend. Twee zienswijzen zijn buiten de termijn ingediend en worden derhalve buiten behandeling gelaten. De zienswijzen die wel in behandeling zijn genomen zijn samengevat en van commentaar voorzien. Bij de zienswijzen die wel in behandeling zijn genomen zat één zienswijze die louter een informatieverzoek bevatte. Tien zienswijzen worden in meer of mindere mate gedeeld. Twee zienswijzen worden in het geheel niet gedeeld. Er is geen zienswijze die volledig wordt gedeeld.

Het gedeeltelijk delen van zienswijzen heeft in de meeste gevallen betrekking op het vervolgproces, de manier waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd en hoe het gebied in de toekomst ingericht gaat worden. Deze aspecten hebben geen directe gevolgen voor het bestemmingsplan. In een aantal gevallen is wel sprake van een aanpassing of wijziging van het bestemmingsplan. Naar aanleiding van de zienswijzen worden de volgende wijzigingen voorgesteld:

Zienswijze	Wijziging	Uitleg
Zienswijze 12	Verbeelding: Bestemming 'Wonen-Stadsboerderij' uitbreiden.	Een deel van de woningen die nu de bestemming 'Wonen' heeft gekregen, zijn aan te merken als karakteristieke bebouwing van het Nachthok. Deze woningen krijgen alsnog de bestemming 'Wonen-Stadsboerderij' mee.
Zienswijze 12	Toelichting: in de paragrafen over cultuurhistorie zullen de jaartallen, aantallen e.d. gecontroleerd worden.	De jaartallen en aantallen zoals opgenomen in de verschillende paragrafen over het nachthok, zijn niet overal consistent. Dit wordt gecorrigeerd.
Zienswijze 10, 11, 12 en 14	Toelichting: de milieuparagraaf wordt uitgebreid naar aanleiding van het trillingsonderzoek. Regels: het verbreden van het spoor (3 ^e spoor) wordt alleen mogelijk na afwijking van het bestemmingsplan (bij omgevingsvergunning), mits de trilling niet toeneemt of indien wordt voldaan aan de dan geldende regelgeving.	Er is onderzoek verricht naar de gevolgen van mogelijke trilling bij de uitvoering van de werkzaamheden. De uitkomsten van dit onderzoek worden verwerkt in de toelichting. Vanwege een toename van de trilling en het ontbreken van een toetsingskader voor de toename wordt de verbreding eerst mogelijk na afwijking van het bestemmingsplan (bij omgevingsvergunning) door B&W.



Verslag vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro “Stationsomgeving.”

Datum: oktober 2013

Vooroverlegpartner	Reactie	Antwoord
Provincie Gelderland	Het provinciale beleid is goed verwerkt in het plan.	Voor kennisgeving aangenomen
Rijkswaterstaat Oost-Nederland	Geen inhoudelijke reactie. RWS adviseert ProRail te consulteren.	Voor kennisgeving aangenomen. ProRail is actief betrokken bij dit project.
Ministerie EL&/energie	-	-
Rijksdienst voor het Cultuurerfgoed	-	-
Waterschap Vallei en Veluwe	Geen inhoudelijke reactie. Opgemerkt wordt dat de aanleg van de tunnel een aandachtspunt is. Het oordeel/advies van het waterschap zal inhoudelijk op het grondwater via het ontwerp van Tauw en het bijbehorend watertoetsdocument plaatsvinden.	Het waterschap zal actief worden betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen.
Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland Commandant Regionale Brandweer	De VNOG heeft geen aanvullende opmerkingen ten aanzien van het bestemmingsplan.	Voor kennisgeving aangenomen
Politie District Noord-West Veluwe t.a.v. Team Harderwijk	-	-
Commandant Brandweer	-	-
Provinciaal Bestuur Gelderland afd. Landelijk gebied	-	-
Liander N.V.	-	-
NV NUON Infra Oost	-	-
Vitens	-	-
KPN Telecom Rayon Midden Afdeling UTN Leidingbeheer	-	-
KPN Telecom Rayon LNO-UTN afdeling Planning & Design	-	-

N.V. Nederlandse Gasunie afdeling Grondzaken	Verzoekt om de gastransportleiding (dubbel) te bestemming als "Leiding-Gas"(verbeelding en regels). Een gastransportleiding dient te worden aangemerkt als een planologisch relevant gegeven uit hoofde waarvan aanduiding, inclusief bijbehorende belemmeringenstrook op de verbeelding verplicht is gesteld. In dit geval dient een belemmeringsstrook van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding te worden opgenomen.	Per abuis is de dubbelbestemming niet opgenomen. Dit zal bij de vaststelling worden hersteld.
	De beoogde ruimtelijke ontwikkelingen kunnen nadelige gevolgen hebben voor de veilige ligging van de transportleiding. De activiteiten zijn dan ook niet zonder meer toegestaan. N.V. Nederlandse Gasunie maakt bezwaar tegen de voorgenomen activiteiten binnen de belemmeringenstrook van 5 m. ter weerszijden van de leiding.	Ter plaatse van de belemmeringenstrook zullen geen ingrepen plaatsvinden. Pas ter hoogte van de Weisteeg zullen ook daadwerkelijk ingrepen aan het spoor plaatsvinden. In het gedeelte ten zuiden daarvan wordt alleen het bestaande spoor opnieuw bestemd. Bovendien zal bij vaststelling het plan zodanig worden aangepast dat verbreding van het spoor alleen mogelijk is met via een procedure tot afwijking van het bestemmingsplan.
	Verzoekt overleg te plegen over mogelijke consequenties en eventueel te treffen maatregelen met de tracébeheerder. Daarnaast dient er te allen tijde een KLIC-melding plaats te vinden.	Nader overleg is niet nodig. Zie hierboven.
N.V. Nederlandse Spoorwegen	-	-
ProRail Railinfrabeheer Regio Noordoost	-	-
Connexxion	-	-
Syntus	-	-
Kamer van Koophandel en Fabrieken, Harderwijk	-	-
Bedrijvenkring Harderwijk	-	-
VNO-NCW Midden	-	-
Regio Noord Veluwe	-	-
Oudheidkundige vereniging Herderewich	-	-
Gemeentelijke Monumentencommissie	De commissie adviseert om het gebied tussen de Weiburglaan, Roggelaan en Baanweg de bestemming 'Wonen-Staatsboerderij' toe te kennen en de bouwregels van de bestemming 'Wonen Stadsboerderij' aan te vullen met de regel dat de kapvorm als bestaand moet blijven.	Beide adviezen worden overgenomen. (Zie voor het eerste punt ook het 'Commentaar op de zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving', onder zienswijze 12.4.

	De commissie op het feit dat in de bouwregels van de bestemming 'archeologische waarde 1' een vrijstellingsgrens van 50 m ² is voorgeschreven, terwijl dit volgens de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan 100 m ² moet zijn.	Het gaat hier om een beperkt gedeelte in het oosten van het plangebied. Hier is sprake van een hoge archeologische verwachting waar een oppervlaktemaat van 100 m ² van toepassing is.
Bond Heemschut	-	-
VAC Harderwijk adviescommissie wonen	Zie: 'Commentaar op de zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving', zienswijze 11.	-
LTO Noord	-	-
AWN werkgroep NW Veluwe	Vooronderzoek heeft geen aanwijzingen op vondsten gegeven maar dat sluit niet uit dat er nog toevalsvondsten gedaan kunnen worden.	Voor kennisgeving aangenomen.
	Op pag. 60 van de toelichting staat voor de hoge verwachtingswaarde een grens van 50 m ² aangegeven, dit dient echter 100m ² te zijn.	Zie hierboven, de tweede reactie van de Gemeentelijke Monumentencommissie.
Gezamenlijke Natuur- beschermingsgroep	-	-



STAAT VAN WIJZIGINGEN BESTEMMINGSPLAN “STATIONSOMGEVING”

1. Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

Zienswijze	Wijziging	Uitleg
Zienswijze 12	Verbeelding: Bestemming ‘Wonen-Stadsboerderij’ uitbreiden.	Een deel van de woningen die nu de bestemming ‘Wonen’ heeft gekregen, zijn aan te merken als karakteristieke bebouwing van het Nachthok. Deze woningen krijgen alsnog de bestemming ‘Wonen-Stadsboerderij’ mee.
Zienswijze 12	Toelichting: in de paragrafen over cultuurhistorie zullen de jaartallen, aantallen e.d. gecontroleerd worden.	De jaartallen en aantallen zoals opgenomen in de verschillende paragrafen over het nachthok, zijn niet overal consistent. Dit wordt gecorrigeerd.
Zienswijze 10, 11, 12 en 14	Toelichting: de milieuparagraaf wordt uitgebreid naar aanleiding van het trillingsonderzoek. Regels: het verbreden van het spoor (3 ^e spoor) wordt alleen mogelijk na afwijking van het bestemmingsplan (bij omgevingsvergunning), mits de trilling niet toeneemt of indien wordt voldaan aan de dan geldende regelgeving.	Er is onderzoek verricht naar de gevolgen van mogelijke trilling bij de uitvoering van de werkzaamheden. De uitkomsten van dit onderzoek worden verwerkt in de toelichting. Vanwege een toename van de trilling en het ontbreken van een toetsingskader voor de toename wordt de verbreding eerst mogelijk na afwijking van het bestemmingsplan (bij omgevingsvergunning) door B&W.

2. Wijzigingen naar aanleiding van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Reactie	Wijziging	Uitleg
N.V. Nederlandse Gasunie	Verbeelding, regels en toelichting: toevoegen van de dubbelbestemming Leiding - Gas.	Binnen het plangebied ligt een gasleiding. De leiding, inclusief een belemmingszone van 5 m, dient opgenomen te worden. Binnen deze zone zullen beperkingen opgenomen worden ter bescherming van de leiding.
Gemeentelijke monumentencommissie en AWN werkgroep NW Veluwe	Regels: Binnen de bestemming Wonen-Stadsboerderij wordt toegevoegd dat de kapvorm behouden dient te blijven.	De kapvorm is een van de karakteristieken van de bebouwing.

3. Ambtshalve wijzigingen

Wijziging	Motivatie
Toelichting: Paragraaf 4.5.3. Geluid.	Na de tervisielegging heeft er aanvullend akoestisch onderzoek plaatsgevonden. De uitkomsten van dit onderzoek worden in de paragraaf geluid verwerkt.
Verbeelding: bestemming ‘Gemengd-Stationsgebied’ uitbreiden.	De bestemming ‘Gemengd-Stationsgebied’ wordt uitgebreid om ervoor te zorgen dat alle bij het station behorende gronden binnen de bestemming vallen. Nu ligt een deel van een (toekomstige) parkeerterrein buiten deze bestemming.
Verbeelding: aanduiding ‘openbaar vervoerstation’ uitbreiden.	Aangezien de exacte ligging van het busstation nog niet bekend is, wordt de aanduiding waarbinnen het busstation mag komen, iets uitgebreid.

Regels: bestemming 'Gemengd - Stationsgebied' aanvullen met verkeersfunctie.	Binnen de gemengde bestemming Stationsgebied komen ook verkeerswegen. De bestemming zoals opgenomen binnen het ontwerpbestemmingsplan dekt niet helemaal de lading van deze functie. De functieomschrijving van de bestemming 'Gemengd - Stationsgebied' wordt uitgebreid met de omschrijving zoals die is opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer'. Om deze functie plaatsvast te maken, wordt hiervoor binnen de bestemming Gemengd - Stationsgebied' de aanduiding 'verkeer' opgenomen.
Toelichting: aangeven dat binnen de bestemming 'Gemengd- Stationsgebied' ook (ondergrondse) kruisingen met verkeer zijn toegestaan.	Binnen de regels van de bestemming 'Gemengd-Stationsgebied' passen ook (ondergrondse) kruisingen met wegen. Om te voorkomen dat hierover verwarring ontstaat zal dit in de toelichting expliciet vermeld worden.
Regels en verbeelding: een aanduiding 'ontsluiting' wordt opgenomen binnen de bestemming 'Groen'.	Binnen een van de groenbestemmingen ligt de ontsluiting van het Jan van Nassaucomplex. Binnen de groenbestemming is deze functie niet toegestaan. Voor deze ontsluiting wordt een aanduiding opgenomen.
Regels: bestemming 'Bedrijf' aanvullen met ondergeschikte detailhandel en dienstverlening.	Om aan te sluiten bij het geldende bestemmingplan en andere bestemmingsplannen voor bedrijfsterreinen, wordt de bedrijfsbestemming op de volgende punten uitgebreid: • er wordt, overeenkomstig het bestemmingsplan Lorentz, ondergeschikte detailhandel toegestaan; • de bedrijvenlijst wordt uitgebreid met dienstverlenende functies die ook in het oude plan zijn toegestaan.
Regels: definitie peil wordt aangepast.	Binnen de spoorwegvoorziening kan er verwarring ontstaan wat als peil gehanteerd moet worden. Overeenkomstig definities die elders gebruikt worden, zal de definitie in dit bestemmingsplan aangevuld worden met de zin dat bij spoorwegvoorzieningen gemeten moet worden vanaf de spoorstaven. Als gevolg hiervan worden enkele hoogtematen aangepast.
Verbeelding: bouwvlakken binnen bestemming 'Gemengd-Stationsgebied' samenvoegen.	Voor de huidige en toekomstige gebouwen ten behoeve van het station zijn in het ontwerpbestemmingsplan twee bouwvlakken opgenomen. Deze bouwvlakken zullen samengevoegd worden, waarbij de totale te bebouwen oppervlakte niet zal toenemen.
Regels: bestemming 'Gemengd – Stationsgebied'	Binnen de bouwregels wordt een bepaling opgenomen dat liftschachten en overdekte trapopgangen (voor zover die getoetst moeten worden als gebouw) zijn toegestaan buiten het bouwvlak, met een maximale bouwhoogte van 6 meter.
Verbeelding	Aansluiting plan op omliggende plannen. Om witte vlekken tussen omliggende plannen te voorkomen wordt het plangebied en bestemming Verkeer – Railverkeer vergroten, zodat deze aansluit op het plangebied 'Drielanden – Groene Zoom'