

Antwoord- en reactienota inspraak

In het kader van de inspraak over het voorontwerpbestemmingsplan "Emmeloord De Deel, Stadshart" (hierna: het plan) is gereageerd door of namens de navolgende personen en bedrijven:

1. A. Eggens van de De Nije Campherbeek Advies BV, Barend Loosweg 2, 8356 HB Blokzijl (namens de Bewoners van de Residence en de Vereniging van Eigenaren);
2. H. Brouwer, Koningin Julianastraat 7, 8302 CC Emmeloord;
3. Haja Advocaat en Juridisch Adviseur, Marktstraat 1 c, Markelo (namens de bewoners van 13 percelen aan de Espelerlaan, Koningin Julianastraat, de Zeeasterstraat en de Kampwal).
4. M.W. Dingemans, Boomkensdiep 11, 8303 KW Emmeloord en S.J. Huijzingh, Alblasserwaard 3, 8302 MR Emmeloord.
Fietsersbond Afdeling Flevoland, p/a, P.J. Heijdelberger, Tesselschadelaan 115, 1399 KW Muiderberg;
5. J. Geluk, Schoenerstraat 24, 8301 AW Emmeloord;
6. Scholtens Advocaten, Postbus 413, 8300 AK Emmeloord;
7. De heer Verhulst (mondelijke zienswijze).

Opzet reactienota.

Aangezien een deel van de inspraakreacties een min of meer gelijke strekking heeft zijn deze inspraakreacties niet allen afzonderlijk van een reactie voorzien, maar is de essentie van de inspraakreactie samengevat en van onze gemeentelijke reactie voorzien.

Afsluitend is, ingeval de betreffende inspraakreactie aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan, aangegeven op welke wijze het ontwerpbestemmingsplan hierop is aangepast.

Een deel van de inspraakreacties heeft betrekking op onder andere de toekomstige verkeerssituatie in het plangebied en in het hieraan grenzende gebied. De toekomstige verkeerssituatie vindt evenwel zijn juridische regeling niet in dit bestemmingsplan doch in verkeersbesluiten. Niettemin zijn wij, voor de volledigheid, in deze Reactie-antwoordnota inspraak hier toch nader op ingegaan. Wij wijzen er hierbij op dat de tegen de hierop betrekking hebbende verkeersbesluiten een eigen procesgang open staat.

Inspraakreacties

1. A. Eggens

a Aantasting leefbaarheid bewoners van de Residence (nr. 1)

A. Eggens (hierna: Eggens) geeft aan dat de bewoners van de Residence en de Vereniging van Eigenaren (hierna: de VvE) zich, naar aanleiding van de plannen met betrekking tot De Deel, grote zorgen maken om de leefbaarheid in en om de Residence en de VvE zich om die reden zorgen, maakt over het voortbestaan van de Residence. Indien er geen mensen meer willen wonen, vervalt de bereidheid om bij te dragen in het noodzakelijke onderhoud. Eggens wijst in dat kader op het noodzakelijke groot

onderhoud aan de daglichtopbouw dat minimaal € 30.000,00 zal kosten. De vraag van de VvE is of dit nog wel uitgevoerd moet worden.

De bewoners/ VvE zijn van mening dat er geen rekening is gehouden met het feit dat de Residence een wooncomplex is. Eggens geeft aan dat de bewoners denken aan verkoop van dit pand.

Onze reactie

Hoewel wij de mening van de bewoners delen dat het plangebied De Deel op grond van dit plan aanmerkelijk zal worden gewijzigd, zijn wij van mening dat de ontwikkelingen op De Deel de leefbaarheid van de bewoners van de Residence niet onevenredig zal aantasten.

Wij wijzen erop dat het hier een binnenstedelijk gebied betreft. Dergelijke gebieden zijn onderhevig aan een zekere dynamiek. Niet gesteld kan worden dat de realisering van de op basis van dit plan toegestane functies in relatie tot onder meer de afstand tot de Residence, het woongenot van de bewoners van de Residence onevenredig zal aantasten. Het voorgaande wordt door bewoners ook niet onderbouwd en aangetoond.

b. Het evenemententerrein

Eggens stelt dat het evenemententerrein nagenoeg onder de ramen van de appartementen aan de oostzijde van het complex zal worden gerealiseerd. Hierdoor worden 9 van de 18 appartementen getroffen. Eggens geeft aan dat het bestemmingsplan een ruime omschrijving geeft van evenementen die mogen plaats vinden ingeval hieraan maximaal invulling wordt gegeven voor een groot deel van de tijd wanneer er iets gebeurt.

Onze reactie

Hoewel in het bestemmingsplan niet is vermeld welke evenementen op basis van het voorliggend bestemmingsplan mogelijk zijn binnen de bestemming Verkeer, is het de intentie om de activiteiten die tot op heden op De Deel plaats vonden te continueren. Het gaat daarbij om de jaarlijkse kermis, het Pieperfestival en mogelijk nog enige andere incidentele activiteiten. Thans is nog onduidelijk of ook het houden van de weekmarkt hier gecontinueerd wordt.

In totaliteit zullen de hiervoor aangewezen gronden gedurende maximaal 50 dagen per jaar hiervoor worden gebruikt. Overigens wijzen wij op het bepaalde in artikel 2.12, 1^e lid onder a, onder 2 van de Wabo, juncto artikel 4 lid 8, die de mogelijkheid biedt om per jaar voor maximaal 3 evenementen met een duur van maximaal 15 dagen per evenement, af te wijken van het geldende bestemmingsplan.

Om evenwel een ongelimiteerd gebruik van deze gronden voor het houden van evenementen te voorkomen is het ontwerpbestemmingsplan aangepast in die zin dat als strijdig gebruik is opgenomen het gebruik van de voor Verkeer bestemde gronden voor het houden van evenementen, niet zijnde de weekmarkt, gedurende meer dan 50 dagen per jaar. Daarnaast is in de begripsbepalingen omschreven welke activiteiten worden aangemerkt als zijnde evenementen.

c. Verkeerslawaaï na realisatie bestemmingsplan

Eggens merkt op dat, ingeval het verkeersplein wordt uitgevoerd conform de gepresenteerde voorstelling op 16 november 2010, de bewoners van Onder de Toren een verdubbeling en misschien wel meer verkeerslawaaï vrezin.

Eggens wijst erop dat er nu al regelmatig sprake is van oponthoud vanuit de Espelerlaan richting Koningin Julianastraat. Dat leidt tot stank onder de ramen van de 9 aan de westzijde gesitueerde appartementen. Ook leidt dit tot veel meer lawaaï als waarvan in de rekenmodellen wordt uitgegaan.

Onze reactie

Dat er nu regelmatig sprake is van oponthoud vanuit de Espelerlaan richting Koningin Julianastraat, betekent dat het raadzaam is om hoe dan ook verkeersmaatregelen te treffen. De thans voorgestane aanpassingen komen dan ook slechts in beperkte mate voort uit de voorgestane ontwikkelingen op De Deel.

De beoogde maatregel betreft de aanleg van een rotonde op het kruispunt Espelerlaan en Koningin Julianastraat. Een rotonde kan meer voertuigen afwikkelen dan een voorrangskruispunt, zoals nu het geval is. Uit onderzoek van onder meer de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), blijkt dat rotondes veiliger zijn dan voorrangskruispunten, omdat ze het aantal potentiële conflictpunten tussen verkeersdeelnemers terugbrengen en de verkeerssnelheid verlagen.

Capaciteitsberekeningen uitgevoerd door onafhankelijke verkeerskundigen hebben aangetoond dat de geplande rotondes Espelerlaan/Koningin Julianastraat en Boslaan/Koningin Julianastraat de te verwachten hoeveelheid verkeer kunnen afwikkelen.

d. De ontsluiting van de Residence

Eggens merkt op dat het voor de bewoners onbegrijpelijk is dat zij in de nieuwe situatie niet via de gebruikelijke weg naar Onder de Toren mogen rijden, maar moeten ontsluiten via het parkeerterrein/ evenemententerrein.

Ingeval van een evenement zal er een tijdelijke route gecreëerd worden op Onder de Toren. De bewoners voelen zich hierdoor weggestopt. Zij moeten hierdoor onlogisch omrijden, hetgeen slecht is voor het milieu en onnodig verkeer veroorzaakt op de Koningin Julianastraat.

Onze reactie

Niet ontkend wordt dat de nieuwe ontsluitingsroute voor de bewoners van de Residence kan leiden tot omrijden. Wij zijn evenwel van mening dat deze extra afstand niet onredelijk is en vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening geen onevenredige schade zal veroorzaken voor de bewoners van de Residence. Wij wijzen erop dat het in bebouwd gebied niet ongebruikelijk is dat, tengevolge van verkeersmaatregelen, routes wijzigen en dit soms tot een langere rijafstand leidt.

Voor de ontsluiting is gekozen om redenen van verkeersveiligheid alsook ter bevordering van de doorstroming op de omliggende wegen.

Overigens wijzen wij erop dat in het kader van de definitieve inrichting van het gebied er wellicht nog een alternatieve ontsluitingsmogelijkheid voor de bewoners van de Residence mogelijk is.

e. De verkeersafwikkeling van het plan

Eggens merkt op dat het op 16 november 2010 gepresenteerde verkeersplan nooit goed zal komen. Eggens merkt in dat kader op dat aan de ene kant wordt gesproken over een gebiedsontsluitingsweg (50 km/ u), terwijl de rotonde de snelheid eruit moet halen. Doordat auto's moeten wachten op fietsers zullen er steeds meer ongelukken plaats vinden.

Eggens pleit voor een volledige scheiding van fietsers en auto's. Hij pleit in dat kader voor een route voor fietsers vanuit Emmeloord West, via De Erven, de Meldestraat, de Boslaan en de Beursstraat naar het centrum. Fietsers van en naar het busstation dienen te rijden via de Korte Dreef en fietsers vanuit Emmelhage via de Boslaan.

Eggens pleit ervoor dat fietsers geen toegang hebben tot de gebiedsontsluitingsroute en auto's niet tot de fietsroutes. Eggens doet daarnaast de suggestie om het verkeer naar de parkeerplaats en de parkeerdekken een eigen rijbaan te geven vanaf de rotonde Koningin Julianastraat tot de Boslaanrotonde.

Onze reactie

De Koningin Julianastraat is een logische schakel binnen de structuur van Emmeloord. De afwikkeling van fietsers en auto's moet hier, binnen de beschikbare fysieke ruimte, op een veilige manier plaatsvinden. Daarom is gekozen voor aanliggende verhoogde fietspaden die fysiek gescheiden zijn van het autoverkeer. Op punten waar uitwisseling van verkeer plaatsvindt, is deze scheiding niet mogelijk. De vormgeving van deze punten moet dan ook zorgvuldig plaatsvinden. De uitwisseling van het verkeer vindt plaats bij de geplande rotondes en bij de toegang tot het parkeerterrein.

Bij de rotondes ligt de snelheid van het verkeer laag. Ondermeer uit onderzoek van de SWOV blijkt dat rotondes veiliger zijn dan voorrangskruispunten omdat ze het aantal potentiële conflictpunten tussen verkeersdeelnemers terugbrengen en de verkeerssnelheid verlagen. Dat er meer ongevallen zullen plaatsvinden tussen auto's en fietsers ten gevolge van rotondes, is daarom niet aannemelijk. Indien zich een ongeval voordoet, zal de afloop veelal minder ernstig zijn vanwege de lagere snelheid.

Bij de ontsluiting van de parkeerterreinen heeft de fietser als rechtdoorgaande beweging voorrang op het afslaande verkeer. Door de fysieke rijbaanscheiding en het rechts-in en rechts-uit principe blijft het aantal conflictpunten tussen auto's en fietsers beperkt en overzichtelijk. Het rechts-in, rechts-uit principe komt ook de doorstroming op de Koningin Julianastraat ten goede.

De inrichting van de Koningin Julianastraat en de rotondes zijn op elkaar afgestemd. Het landelijke Duurzaam Veilig beleid gaat uit van herkenbaarheid waardoor de weggebruiker uit de weginrichting kan opmaken welk verkeersgedrag van hem verwacht wordt en welke verkeerssituaties de weggebruiker kan verwachten. De Koningin Julianastraat dient het verkeer af te wikkelen op een vlotte en veilige wijze (zie ook het antwoord onder 2d). Dit houdt een doorstroming op de wegvakken in en een herkenbare weginrichting (o.a. gescheiden rijstroken, vrijliggende fietsvoorzieningen) en daar, waar uitwisseling van verkeer plaatsvindt, dit regelen. Dit kan onder andere door verkeerslichten, rotondes of voorrangskruispunten (afhankelijk van de hoogte van het verkeersaanbod). Rotondes horen dus juist thuis in een Duurzaam Veilige inrichting van een gebiedsontsluitingsweg.

De variant met een parallelweg langs de Koningin Julianastraat is in de variantenstudie door een verkeerskundig bureau onderzocht. Door de fysieke ruimte die deze parallelweg

met zich mee brengt, vergroot het de problemen met het afwikkelen van het fietsverkeer. Het bevoorradend verkeer komt bijvoorbeeld met stekende bewegingen in het gebied waar zich ook fietsers bevinden en het gemotoriseerd verkeer kruist dan het fietsverkeer in een niet haakse beweging, wat zichtproblemen op kan leveren. Om die reden is deze optie verworpen.

f. Groeninrichting rondom de Residence

Eggens geeft aan dat er rondom de Residence veel te veel bomen zijn ingetekend. Hij merkt daarbij op dat bomen maar een beperkt aantal maanden per jaar mooi zijn. Bomen geven veel overlast, zoals kleverige substanties op auto's en bomen belemmeren daarnaast het uitzicht voor het wegverkeer. Grote bomen geven veel schaduw en maken het donker. Eggens merkt daarbij op dat door het open karakter de mensen zonder moeite tot onder de ramen en balkons kunnen komen, waardoor de veiligheid in het gedrang komt. Eggens is van mening dat een goede fysieke afscheiding noodzakelijk is.

Onze reactie.

Het bestemmingsplan regelt niet de soort en de afmetingen van de te planten bomen. Bij de toekomstige inrichting van het gebied zal zowel met de aard van de te planten bomen alsook over de situering hiervan overleg plaats vinden met de bewoners van de Residence. Ook zal er bij het planten rekening worden gehouden met de uitzichthoeken voor het verkeer. Indien gewenst zal in overleg met de bewoners van de Residence een passende afscherming tussen het parkeerterrein en het terrein rondom de Residence worden aangebracht. De regels in het bestemmingsplan verzetten zich daar niet tegen.

g. Ontbreken van parkeergelegenheid voor de thuiszorg

Eggens stelt dat er op dit moment aan de Deelzijde drie parkeerplaatsen zijn voor de thuiszorg, huisartsen, hulpdiensten en voor bezoekers van de Residence. Deze ontbreken in de inrichtingsschetsen. Eggens is van mening dat deze noodzakelijk zijn.

Onze reactie

In de toekomstige situatie bevindt zich naast de Residence een parkeerterrein. Zowel bezoekers van de Residence als de thuiszorg, hulpdiensten en huisartsen kunnen gebruik maken van dit parkeerterrein. In dat kader kan door middel van het reserveren van enige parkeerplaatsen voor genoemde (hulp)diensten hierin worden voorzien. Overigens merken wij op dat het onze verwachting is dat de parkeervraag van de supermarkt veelal niet gelijk valt met die van de Residence en er daardoor ook anderszins voldoende ruimte aanwezig is voor de bezoekers van de Residence.

h. Vandalisme en wildplassen rondom de Residence

Eggens geeft aan dat het parkeerterrein zo dicht bij de Residence ligt dat gevreesd moet worden voor wildplassen tegen de oostelijke gevel. Dit zal zich met name voordoen bij evenementen. Hij wijst op de aanwezigheid van ventilatieroosters voor de parkeergarage en de bergingen die zich onder het complex bevinden. Indien men hierin urineert dan komt dit in de bergingen en/ of de parkeergarage. Eggens vreest daarnaast het spuiten met graffiti op de muren van de Residence.

Onze reactie.

Het gaat hier om excessen die ook thans reeds mogelijk zijn. Hiervoor onder f is er reeds op gewezen dat bij de inrichting van de openbare ruimte, op verzoek, overleg zal worden gevoerd met de bewoners van de Residence over het aanbrengen van een afscheiding tussen de Residence en de openbare ruimte.

i. Status onderzoeksrapporten

Eggens merkt op dat de onderzoeksrapporten inzake het akoestisch onderzoek en de luchtkwaliteit betreffende De Deel nog concepten betreffen. Er vanuit gaande dat het college het plan wil uitvoeren zoals het thans gepresenteerd is zullen deze rapporten definitief moeten zijn. Indien het plan aangepast moet worden dan dienen ook de daaraan gekoppelde rapporten aangepast te worden. Eggens geeft aan dat duidelijk moet zijn welke eventuele maatregelen genomen moeten worden om te kunnen voldoen aan de wet- en regelgeving als blijkt dat er overschrijdingen zijn. Dit komt nergens naar voren.

Onze reactie

Het betreft hier het voorontwerpbestemmingsplan. Opvolgend zal het ontwerpbestemmingsplan voor dit plangebied ter inzage worden gelegd. In dat kader zullen tevens de definitieve onderzoeksrapporten die ten grondslag liggen aan het ontwerpbestemmingsplan hierbij ter inzage worden gelegd.

j. Evenemententerrein

Eggens merkt op dat in de toelichting en in de planregels aan het begrip evenemententerrein nagenoeg geen woord gewijd wordt. In de planregels wordt deze weggemoffeld onder het begrip parkeerterrein. Eggens geeft aan dat het navolgende in het bestemmingsplan moet worden opgenomen:

- de begripsomschrijving van een evenemententerrein;
- de exacte ligging van het terrein;
- welke en hoeveel evenementen erop plaats mogen vinden;
- hoe de leefomgeving beschermd wordt tegen de invloeden van de evenementen, zodat voldaan kan worden aan de wettelijke normen;
- hoe er gehandhaafd gaat worden.

Eggens wijst erop dat de mogelijkheid tot het houden van evenementen zal leiden tot een verslechtering van de woonsituatie voor de bewoners van de Residence en voor die van de Koningin Julianastraat. Eggens is van mening dat de verslechterde planologische situatie in ieder geval een toets oplevert voor planschade.

Eggens is van mening dat de gemeente in zijn plannen moet waarborgen dat de bestaande woonfunctie kan blijven bestaan binnen de daarvoor geldende wettelijke normen. Indien dit niet mogelijk is dan is uitkopen van de bewoners een optie.

Eggens wijst op de experimenten die kermisexploitanten elders uitvoeren met betrekking tot het fenomeen kermislawaai. Veel gemeenten hebben, aldus Eggens, hiervoor reeds beleid ontwikkeld. Eggens wijst op geluidsbegrenzers en handhaving. De vraag is evenwel of dit voor de bewoners van de Residence voldoende is.

Onze reactie

Voor een reactie verwijzen wij naar onze reactie hiervoor onder 1 b.

Aanvullend merken wij op dat in artikel 1 het begrip 'evenement' nader is gedefinieerd. Ook is binnen de bestemming Verkeer het gebied waarbinnen de evenementen mogen plaats vinden nader begrensd.

Voor wat betreft de vragen betreffende de bescherming van de leefomgeving en de handhaving merken wij op dat dit niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, maar in het handhavingsbeleid en de vergunningverlening inzake evenementen op basis van de APV.

Wij delen het standpunt van Eggens dat de gemeente verantwoordelijk is voor het voorkomen van overlast en geluidhinder enz. In dat kader zal door middel van controle worden toegezien op het nakomen van het vergunde en zo nodig zal door controle en handhaving hiertegen worden opgetreden. In ieder geval zal worden toegezien op het garanderen van een goed woonmilieu voor de bewoners van de panden die grenzen aan het evenemententerrein.

Indien de bewoners niettemin menen dat zij recht hebben op een tegemoetkoming in planschade dan staat het hen vrij daartoe een verzoek in te dienen bij burgemeester en wethouders.

k. Cumulatie geluid/ geluidsoverlast

Eggens geeft aan dat er in het voorontwerp geen onderzoek is verricht dan wel uitspraken zijn gedaan naar de cumulatie van geluid veroorzaakt door het evenemententerrein en het verkeerslawaaai.

Ook stelt Eggens dat door de toename van het verkeer de geluidsoverlast zal toenemen, waardoor de voorkeursgrenswaarde in de woningen niet gehaald zal worden. Hierdoor zal er een verslechtering optreden voor het leefklimaat, dat aanleiding geeft tot planschade.

Onze reactie Bij het bepalen van de geluidwering wordt uitgegaan van de geluidsbelasting per geluidsbron en niet van de gecumuleerde geluidsbelasting. De geluidwering is afhankelijk van het soort geluid. Daarom moet er ook per bron getoetst worden of voldaan wordt aan het Bouwbesluit. De zwaarste isolatie-eis is daarvoor bepalend. Dit is evenwel niet automatisch de hoogste geluidsbelasting op de gevel. Op basis van het uitgevoerde geluidsonderzoek blijkt dat voor een deel van het plangebied ten behoeve van geluidsgevoelige functies een ontheffing hogere waarde moet worden verleend. Het besluit hiertoe zal, voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, worden genomen.

Voor zover er sprake is van planschade staat het degene die meent dat hiervan sprake is, vrij hiertoe een verzoek in te dienen bij burgemeester en wethouders.

l. Geluidhinder/ luchtkwaliteit

Eggens wijst erop dat de verkeersstromen die door het plan worden veroorzaakt overlast zullen geven in de vorm van geluidhinder met verslechtering van de luchtkwaliteit. Eggens stelt in dat kader de vraag hoe dit zich verhoudt met de uitkomsten in het conceptrapport over de luchtkwaliteit.

Eggens stelt dat de risico's van trillingen nergens worden beschreven. De gekozen oplossing met rotondes met gescheiden kruisingen van langzaam verkeer en auto's zal dit niet oplossen.

Eggens geeft aan dat, vanwege het plan, het aantal vervoersbewegingen sterk toe zal nemen en stelt daarbij de vraag of de aan- en afvoermogelijkheden het verkeersaanbod wel aan kan. Eggens is van mening dat het verkeer in ruimere zin beoordeeld moet worden en opgenomen moet worden in een groter verkeersplan. Door nu in dit bestemmingsplan er maar een deel uit te lichten wordt, aldus Eggens, wel een groot beslag gelegd op een toegezegd toekomstig verkeersplan.

Eggens is van mening dat de voorgestelde verkeersafwikkeling de veiligheid van haar gebruikers niet zal bevorderen. Immers zullen verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. Gewezen wordt op onder andere het feit dat fietsers twee keer het verkeer op Onder de Toren moet kruisen. Een fietsverbinding tussen de rotonde en de Zeeasterstraat aan de westzijde van Onder de Toren acht Eggens noodzakelijk. Ook vraagt Eggens naar de waarborg van een veilige uitrit van het parkeerterrein. Eggens is van mening dat het GVVP onlosmakelijk is voor dit plan.

Onze reactie

Het aan het geluidsonderzoek ten grondslag liggende aantal motorvoertuigen vormt de basis van het onderzoek naar de luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek blijkt dat de voor fijnstofemissie geldende normen niet worden overschreden.

Voor wat betreft de risico's van trillingen merken wij op dat het niet duidelijk is waarop hier wordt gedoeld.

Gegeven de huidige en de te verwachten intensiteiten is de huidige inrichting van de Koningin Julianastraat niet meer gerechtvaardigd.

De vormgeving van de Koningin Julianastraat moet gericht zijn op het veilig afwikkelen van de verkeersstromen. Een duurzaam veilige inrichting betekent rotondes, vrijliggende fietspaden en zo weinig mogelijk erfaansluitingen. Berekeningen hebben aangetoond dat de Koningin Julianastraat met deze inrichting de hoeveelheid verkeer kan verwerken.

De fietsers hebben op de rotonde voorrang. Fietsers komende vanaf de Koningin Julianastraat kunnen op de rotonde de Espelerlaan op een veilige wijze oversteken. Een fietsstrook aan de westzijde van Onder de Toren betekent dat fietsers komende vanaf de Espelerlaan, met bestemming De Deel, een extra oversteekbeweging moeten maken. Kortom een oversteek van de Espelerlaan blijft altijd bestaan, hetzij voor bewoners van de Zeeasterstraat en Distelstraat, hetzij voor bezoekers van De Deel.

Aan de westzijde van Onder de Toren bevinden zich langspaarvakken. Een fietspad hierlangs is om die reden ook ongewenst met het oog op openslaande deuren.

De reconstructie van de Espelerlaan en de Koningin Julianastraat hangt niet alleen af van de Centrumplannen. De huidige intensiteiten op deze wegen zijn nu al dusdanig hoog dat - mede vanwege de autonome groei van de automobiliteit - de beoogde reconstructie gerechtvaardigd is.

De Centrumplannen lopen voor op het te ontwikkelen gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP).

Het is daarom aanvaardbaar de plannen mee te nemen als voorloper van het te ontwikkelen GVVP, met daarbij de opmerking dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd moet worden.

m. Wegreconstructie

Eggens stelt dat bij de beoordeling van het wegverkeerslawaaï wordt uitgegaan van een wegreconstructie. Eggens is evenwel van mening dat er een geheel nieuw wegdeel wordt gecreëerd, die nieuwe verkeersstromen mogelijk maakt. Om die reden dienen hiervoor, aldus Eggens, de normen voor de aanleg van nieuwe wegen gehanteerd te worden. In het akoestisch onderzoek is anderzijds sprake van een verslechtering van de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie. Eggens merkt op dat nergens uit het rapport blijkt dat de huidige situatie wel voldoet aan de huidige eisen. Ten aanzien van het gestelde in het geluidsrapport dat er niet eerder hogere waarden zijn vastgesteld binnen het onderzoeksgebied merkt Eggens op dat eerder voor een deel van de appartementen in de Residence wel een hogere waarde is verleend.

Onze reactie

Het begrip reconstructie van een weg is in artikel 1 van de Wgh beschreven. Om te beoordelen of er sprake is van een reconstructie is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Wanneer de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt is er sprake van reconstructie. Het bestemmingsplan is, naar aanleiding van de opmerking dat eerder voor de Residence een hogere waarde is verleend, aangepast.

n. Bomen langs Koningin Julianastraat

De bomenrijen langs de Koningin Julianastraat zullen, zoals deze gepresenteerd zijn op de informatieavond, de verkeersveiligheid niet bevorderen. In de dubbele rijopstelling zullen deze veel zicht ontnemen.

Onze reactie

De bomen in de presentaties geven een indruk. Het bestemmingsplan regelt niet de soort en de afmetingen van de te planten bomen. Bij het planten zal rekening worden gehouden met de uitzichthoeken voor het verkeer.

o. Ontbreken fietsenstalling tijdens evenementen

Eggens merkt op dat in het plan nergens ruimte is opgenomen voor de stalling van fietsen gedurende evenementen. Eggens is van mening dat de nieuw te bouwen fietsenstalling te ver verwijderd is van het geplande evenemententerrein en dat bij het ontbreken van een fietsenstalling nabij voornoemd terrein, de ruimte voor de Residence daarvoor gebruikt zal worden.

Onze reactie

Anders dan Eggens stelt zijn wij van mening dat de afstand tussen de geplande fietsenstalling en het evenemententerrein niet te groot is. Indien hiervan niettemin toch geen gebruik wordt gemaakt, dan zal tegen het strijdig plaatsen van fietsen handhavend

worden opgetreden. In ieder geval zal er zorg voor worden gedragen dat er geen fietsen worden geplaatst in de ruimte voor de Residence.

p. Gewijzigde economische omstandigheden

Eggens wijst erop dat de economische tijden sinds de start van dit plan zijn gewijzigd. Ook zijn de demografische ontwikkelingen gewijzigd. Eggens stelt de vraag of het wel een verstandige keuze is om door te gaan met dit plan en niet te besluiten om hiermee te stoppen.

Eggens is van mening dat de beleidstukken die ten grondslag liggen aan dit plan geen legimitatie geven om de leefomgeving van vele betrokkenen zo te verstoren en misschien wel onleefbaar te maken. Eggens wijst ook op de economische uitvoerbaarheid van het plan en pleit daarbij voor stopzetting van het plan.

Onze reactie

Niet ontkend wordt dat de economische situatie en de bevolkingsontwikkelingen sinds de start van de planvorming zijn gewijzigd. Het voorgaande is reden geweest om de plannen bij te stellen. Zo is onder andere de parkeerkelder vervangen door twee parkeerdekken en is het aantal woningen gereduceerd van ca. 130 naar 33 woningen. Wij zijn van mening dat het plan hiermee wel uitvoerbaar is. Wij verwijzen hiervoor ook naar onze reactie hierna onder 2 e.

Ten aanzien van het gestelde dat de leefomgeving van vele betrokkenen op deze wijze wordt verstoord en misschien wel onleefbaar wordt gemaakt merken wij op dat dit geenszins het geval zal zijn. Dat houdt niet in dat de leefomstandigheden voor omwonenden tengevolge van dit plan niet gewijzigd worden en wellicht nadeliger kunnen zijn dan in de huidige situatie. Wij zijn echter van mening dat de thans voorgestane plannen binnen de dynamiek van een binnenstedelijke situatie, vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke indeling, aanvaardbaar zijn.

2. H. Brouwer

a. Ontbreken noodzaak woningbouw/ winkels

De heer H. Brouwer (hierna: Brouwer) geeft aan dat de noodzaak voor uitbreiding van het aantal woningen en winkels in de Noordoostpolder ontbreekt. Er heeft nooit een goed demografisch onderzoek plaats gevonden naar het toekomstig aantal inwoners, rekening houdend met geboorte, sterfte en migratie. Brouwer wijst erop dat het aantal inwoners amper stijgt.

Onze reactie

Jaarlijks wordt door middel van door het CBS aangeleverde bevolkingsprognoses de voor de gemeente Noordoostpolder benodigde hoeveelheid woningen voor de komende jaren bijgesteld. Deze prognoses zijn gebaseerd op de verwachte geboorte- en sterftcijfers alsmede op de verwachte migratiecijfers. Mede op basis hiervan is het aantal woningen binnen het plangebied ten opzichte van het in 2010 vastgestelde bestemmingsplan voor dit gebied gereduceerd van 130 woningen naar 33 woningen thans.

Wij merken hierbij op dat het vermeerderen van het aantal woningen niet uitsluitend is gebaseerd op bevolkingsgroei of -afname maar ook op bijvoorbeeld gezinsverdunning, het toenemen van het aantal eenpersoonshuishoudens en andere factoren. Voor wat betreft de behoefte aan winkelvloeroppervlak wijzen wij op het distributieplanologisch onderzoek d.d. 8 april 2008, waarin de behoefte aan uitbreiding van het winkelvloeroppervlak is aangetoond.

b. Parkeren op parkeerdekken slecht voor het milieu

Brouwer stelt dat het dakparkeren heel slecht is voor het milieu. Het benzineverbruik stijgt tot wel 40 keer ten opzichte van het parkeren op maaiveldhoogte. Door het vele remmen bij het naar beneden rijden vanaf het parkeerdek ontstaat er veel fijnstof, CO₂ en NO₂.

Onze reactie

Niet ontkend wordt dat het parkeren op een parkeerdek ten opzichte van het parkeren op maaiveldhoogte milieuhygiënisch slechter scoort. Vanwege de benodigde parkeerbehoefte is het parkeren op maaiveldhoogte evenwel niet toereikend, hetgeen reden is geweest om parkeren op 2 parkeerdekken mogelijk te maken. Bij de berekening van de uitstoot van fijnstof, CO₂ en NO₂ is dit in de hierop van toepassing zijnde berekeningen meegenomen. Uit het hierop betrekking hebbende onderzoek blijkt dat de voornoemde uitstoot blijft binnen de hiervoor gestelde maximum normen.

c. Eén toegang tot parkeerterrein

Brouwer is van mening dat één toegang tot het evenemententerrein te weinig en te gevaarlijk is.

Hij stelt dat fietsers voorrang moeten hebben en waarschuwt voor de dode hoek die mensenlevens zal kosten.

Onze reactie

Het evenemententerrein is voor hulpdiensten ook toegankelijk vanaf Onder de Toren. Bij de rotondes Koningin Julianastraat/Espelerlaan en Koningin Julianastraat/ Boslaan hebben fietsers voorrang. Dit is conform de landelijke richtlijnen. Op de Koningin Julianastraat geldt het principe dat fietsers voorrang hebben op rechtsafslaand verkeer. De dode hoek bij met name vrachtwagens blijft te allen tijde een aandachtspunt. Dit heeft met name met bewustwording en gedrag te maken van zowel chauffeurs als fietsers.

d. Consequenties afsluiting wegen voor de snelheid op de Koningin Julianastraat

Brouwer geeft aan dat de afsluiting van o.a. de Espelerlaan, de Beursstraat (voor parkeren op de Deel), De Deel vanaf Onder de Toren naar het evenemententerrein enz. leidt tot teveel verkeer op de Koningin Julianastraat. Brouwer stelt om die reden voor de maximumsnelheid op deze weg te verlagen van 50 naar 30 km/ uur.

Onze reactie

De beoogde duurzaam veilige inrichting van de Koningin Julianastraat met rotondes, rijbaanscheiding en vrijliggende fietspaden, zorgt ervoor dat de straat de hoeveelheid verkeer op een veilige manier kan afwikkelen.

Met inachtneming van de verkeersintensiteiten op de Koningin Julianastraat, de verkeersbewegingen van en naar de parkeerplaatsen, het expeditieverkeer en de hoeveelheid fietsverkeer, is een snelheidslimiet van 30 km/h i.p.v. 50 km/h met het oog op de verkeersveiligheid gerechtvaardigd. De weg zal – zoals Brouwer voorstelt- een maximumsnelheid van 30 km/ uur krijgen.

Bij een hogere snelheidslimiet dan 30 km/h moet bovendien rekening gehouden worden met een hogere geluidsbelasting. De benodigde isolatie aan binnen- en buitenkant zou het karakter van de monumentale woningen langs de Koningin Julianastraat ernstig aantasten. De woningen zijn Rijksmonumenten.

e. Project is niet rendabel

Brouwer stelt dat, vanwege het feit dat alles tegenvalt, met een neerwaartse groei het project niet zodanig zal renderen dat er iets moois gebouwd kan worden. Brouwer stelt dat Provast niettemin wel toestemming zal krijgen voor het realiseren van deze mindere kwaliteit, zoals dat ook het geval is geweest met het niet realiseren van de parkeergarage en het verminderen van het aantal te realiseren woningen.

Onze reactie.

Op basis van de tussen Emmeloord Centrum CV en de gemeente gesloten allonge, is Provast gehouden uitvoering te geven aan hetgeen partijen hierin zijn overeen gekomen. Deze allonge is gebaseerd op de huidige economische omstandigheden en op de huidige ontwikkelingen op de woningmarkt.

De eerdere samenwerkingsovereenkomst d.d. 29 maart 2006 was door de gewijzigde economische ontwikkelingen en door de stagnatie op de woningmarkt niet langer billijk, wat reden is geweest een uitwerking op de overeenkomst te sluiten met Provast. Wij zijn, anders dan Brouwer veronderstelt, van mening dat thans hetgeen is overeengekomen ook voor wat betreft de kwaliteit, wel gerealiseerd zal worden.

f. Fietsenstalling

Brouwer is van mening dat de fietsen in de open lucht gestald kunnen worden zoals ook nu plaats vindt. Een fietsenstalling biedt ruimte voor ongewenste handelingen, moet schoon gemaakt worden en is duur.

Onze reactie

Anders dan Brouwer zijn wij van mening dat een opeenhoping van in de buitenlucht gestalde fietsen niet past in een kwalitatief hoogwaardig stadscentrum. Het nadeel van de hieraan verbonden kosten weegt, naar onze mening, minder zwaar dan het voordeel van een kwalitatief hoogwaardig, fietsenvrij, stadscentrum.

Aangezien het hier een bewaakte fietsenstalling betreft valt niet in te zien in hoeverre een dergelijke fietsenstalling, anders dan andere gebouwen, aanleiding geeft tot ongewenste handelingen.

g. Mooier en veiliger stadscentrum

Brouwer is van mening dat het stadshart mooier en veiliger moet worden en dan vooral voor fietsers, met ruime gelegenheid voor evenementen en minder luchtvervuiling en fijnstof.

Onze reactie

In de toekomstige situatie vindt de afwikkeling van het verkeer plaats aan de randen van het centrumgebied. De verlenging van de Lange Nering en het Stadsplein zijn autovrij. De bevoorrading gebeurt net als in de rest van de Lange Nering zoveel mogelijk aan de achterzijde van de winkels. Dit levert tegelijk een bereikbaar centrum en een goede verblijfskwaliteit voor langzaam verkeer op.

Het voorgaande zal er toe leiden dat een deel van het centrum qua luchtvervuiling en fijnstof positiever zal scoren, doch voor andere delen zal dit op basis van de voorgenomen verkeersstructuur niet het geval zijn. Echter zal door het bevorderen van energiezuinige auto's en de invoering van de elektrisch aangedreven motorvoertuigen, op termijn de uitstoot van fijnstof en andere schadelijke stoffen gereduceerd worden, waardoor het leefmilieu zal verbeteren.

h. Achteruitrijdende vrachtauto's

Brouwer is van mening dat achteruitrijdende vrachtauto's bij bevoorrading niet passen in een nieuw winkelcentrum; er moet voldoende ruimte zijn (om te keren).

Onze reactie

Voor de bevoorrading ter plaatse van de geplande expeditie-ingang bij het busstation is uitgegaan van vrachtwagens die vooruit rijden. Rijcurvemetingen tonen aan dat vrachtwagens op deze wijze goed bij de expeditie-ingang kunnen komen. Achter het theater is sprake van een bestaande situatie. Daar wordt gewerkt met laad- en losstations waarbij de vrachtwagen met de achterkant tegen het gebouw aan moet worden gemaneuvreerd. Hierdoor kan het laden en lossen geheel inpandig plaatsvinden. Bij de supermarkt ontstaat een nieuwe situatie. Er is juist voor gekozen deze bevoorrading los te koppelen van het openbare verkeersgebied zodat het geen overlast veroorzaakt. De benodigde achteruitrijdbewegingen vinden plaats in fietsvrije en verkeersluwe gebieden, waardoor deze geen onnodige overlast en veiligheidsproblemen veroorzaken.

3. Haja Advocaat & Juridisch Adviseur

a. Zienswijze Verhulst herhaald en ingelast

Haja Advocaat & Juridisch Adviseur (hierna: Haja) geeft aan dat de door Verhulst tegen het bestemmingsplan Emmeloord centrum 1, herziening De Deel e.o. ingediende zienswijze als ingelast en herhaald beschouwd dient te worden.

Onze reactie

Voor zover de inspraakreactie zich richt tegen de ongewijzigde plandelen van het voorliggende plan, verwijzen wij naar onze eerdere reactie daarop.

b. Ontbreken nut/ noodzaak plan

Haja stelt dat in het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan het nut/ de noodzaak van het bouwen van nieuwe woningen en kantoorruimte onvoldoende is aangetoond. Niet is aangetoond hoe de te realiseren nieuwe woningen en kantoren zich verhouden tot het aantal leegstaande woningen en kantoren. Om die reden is het plan strijdig met een goede ruimtelijke ordening.

Onze reactie.

Voor onze reactie verwijzen naar de reactie onder 2.a.

Aanvullend merken wij op dat het in totaliteit gaat om maximaal ca. 8200 m² winkelvloeroppervlakte (exclusief een supermarkt), dienstverlening en horeca, die mogelijk zijn op basis van dit plan. Hiervan zal een aanmerkelijk deel worden gerealiseerd als winkelvloeroppervlak en slechts een beperkt deel als kantoorvloeroppervlak. Hierbij merken wij op dat eerder, ten behoeve van de realisering van dit plan, reeds een aanmerkelijke hoeveelheid kantoorvloeroppervlak is geamoveerd. Hierdoor zal er, voor wat betreft de kantoorvloeroppervlakte, wellicht eerder sprake zijn van een netto afname dan van een toename aan kantoorvloeroppervlakte.

c. Distributieplanologisch onderzoek

Uit het rapport van BBRO blijkt, aldus Haja, onvoldoende dat er behoefte bestaat aan extra winkelvloeroppervlak. In het voorontwerpbestemmingsplan wordt niet duidelijk gemaakt welke plannen er nu liggen voor uitbreiding voor de reguliere detailhandel. Het plan is om die reden onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd. Haja bestrijdt het gestelde dat een uitbreiding van het aantal woningen en van de winkelvloeroppervlakte in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid, aangezien deze niet blijken uit deze nota's.

Onze reactie

Anders dan Haja stelt, zijn wij van mening dat het dpo d.d. 8 april 2008 in voldoende mate aantoont dat er ruimte is voor een uitbreiding van het aantal m² detailhandel. Hierbij is niet alleen bepalend hoeveel m² er planologisch beschikbaar zijn, maar met name is ook de locatie in samenhang met de ruimtelijke inrichting van het hiervoor bestemde gebied van belang. Met de realisering van de op grond van dit plan mogelijke detailhandel in relatie met horeca en dienstverlening, zijn wij van mening dat dit zal leiden tot een belangrijke verbetering (upgrading) van Emmeloord als koopcentrum en dientengevolge een impuls zal geven voor de reeds bestaande winkels. Voor wat betreft de opmerking met betrekking tot de woningen verwijzen wij naar onze reactie onder 3 b.

d. Wet geluidhinder

Haja betwijfelt of het door Goudappel Coffeng uitgevoerde akoestisch onderzoek correct en zorgvuldig tot stand is gekomen. Haja merkt in dat kader op dat in het rapport is

gesteld dat het nemen van een hogere waardenbesluit noodzakelijk is om het bestemmingsplan "Emmeloord, De Deel – Stadshart" uit te kunnen voeren. Uit het rapport blijkt aldus Haja evenwel onvoldoende of er een deugdelijke afweging van eventueel geluidreducerende maatregelen plaats heeft gevonden. De effectiviteit van verschillende maatregelen is onduidelijk.

Haja merkt daarbij op dat de gemeente zich al lang ten doel heeft gesteld dat de verkeersinten-siteit op de Espelerlaan met 40 % gereduceerd moet worden en dat dit bereikt kan worden door het nemen van verkeersmaatregelen waardoor het verkeer dat geen bestemmingsverkeer is via andere wegen dan de Espelerlaan en de Koningin Julianastraat te leiden. Met het voorliggende plan wordt aan dit doel volstrekt voorbij gegaan. Dit vanwege de realisatie van het parkeerdek en de uitbreiding van het aantal woningen en de winkelvloeroppervlakte. Dit nu acht Haja strijdig met het vertrouwensbeginsel.

Onze reactie

Voor wat betreft de twijfel over het op correcte en zorgvuldige wijze uitvoeren van het akoestisch onderzoek merken wij op dat Goudappel Coffeng een gerenommeerd bureau is op het gebied van akoestisch onderzoek. Niet valt in te zien, wat door Haja ook niet nader is onderbouwd, in welk opzicht dit onderzoek niet correct is en onzorgvuldig is uitgevoerd. Het onderzoek geeft ons dan ook geen aanleiding de uitkomsten hiervan niet aan ons plan ten grondslag te leggen.

Voor wat betreft de opmerking van Haja met betrekking tot het nemen van geluidreducerende maatregelen in plaats van te besluiten tot een hogere waarde merken wij het volgende op.

Het treffen van maatregelen aan de bron is met het oog op de voorgestane toekomstige verkeerssituatie geen optie. Dit geldt eveneens ten aanzien van het treffen van geluidreducerende maatregelen zoals het plaatsen van schermen en geluidwallen. Dit is in de onderhavige vanuit een oogpunt van een goede stedenbouwkundige invulling ongewenst en zal ook het woongenot onevenredig aantasten. Het is om die reden dat wordt voorgesteld een besluit te nemen tot het toestaan van een hogere geluidswaarde op de gevels van de geluidsgevoelige bebouwing.

De doelstelling om de intensiteit op de Espelerlaan met 40% te reduceren stamt waarschijnlijk uit de Gemeentelijke Maatregelenkaart (GMK) in de jaren 90. Met deze GMK is het eenrichtingsverkeer op de Koningin Julianastraat en Onder de Toren ingesteld. De buitenring van Emmeloord werd als alternatief onvoldoende gebruikt en er was sprake van sluipverkeer in de woonbuurten. Met het Verkeer en Vervoerplan uit 2003 zijn deze maatregelen teruggedraaid. Deze 40% reductie is derhalve niet meer actueel. Ook los van de realisatie van de centrumplannen is een reductie van 40% weinig realistisch, gelet op de autonome groei van het autoverkeer.

In hoeverre het doorgaande verkeer op de Koningin Julianastraat en Espelerlaan (zonder herkomst of bestemming aldaar) geweerd kan worden en welke reductie er mogelijk is, zal moeten blijken uit modelstudies in het kader van het nieuwe gemeentelijke verkeer en vervoerplan.

e. Reconstructie Espelerlaan/ Koningin Julianalaan

Haja merkt op dat de reconstructie van de Espelerlaan en de Koningin Julianastraat zal plaats vinden voordat de gemeente een verkeerscirculatieplan heeft opgesteld. Haja merkt in dat kader op dat de gemeente de beide genoemde wegen reconstrueert, waarna er in het verkeerscirculatieplan in dit gebied geen reconstructie van wegen hoeft plaats te vinden.

Onze reactie

De reconstructie van de Espelerlaan en de Koningin Julianastraat hangt niet alleen af van de Centrumplannen. De huidige intensiteiten op deze wegen zijn nu al dusdanig hoog dat - mede vanwege de autonome groei van de automobiliteit - de beoogde inrichting gerechtvaardigd is.

De Centrumplannen lopen vooruit op het te ontwikkelen gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP).

Het is daarom aanvaardbaar de plannen mee te nemen als uitgangspunt in het GVVP, met daarbij de opmerking dat doorgaand verkeer zoveel als mogelijk geweerd moet worden.

f. Luchtkwaliteit

Haja merkt op dat haar cliënten bestrijden dat het luchtkwaliteitonderzoek op correcte wijze is uitgevoerd en geen fouten bevat.

Onze reactie

Voor wat betreft de twijfel over het op correcte en zorgvuldige wijze uitvoeren van het luchtkwaliteitonderzoek merken wij op dat Goudappel Coffeng een gerenommeerd bureau is op het gebied van luchtkwaliteit. Niet valt in te zien, wat door Haja ook niet nader is onderbouwd, in welk opzicht dit onderzoek niet correct en zorgvuldig is uitgevoerd. Het onderzoek geeft ons dan ook geen aanleiding de uitkomsten hiervan niet aan ons plan ten grondslag te leggen.

g. Externe veiligheid

In het plan wordt, aldus Haja, nergens ingegaan op de evaluatie van het effect op de aanrijtijden van de politie, ambulance en brandweer, terwijl daar de verkeersintensiteit ongeveer verdubbeld wordt.

Onze reactie

Het bestemmingsplan regelt niet het verkeertechnisch ontwerp van wegen. Niettemin beoogt het verkeertechnisch ontwerp de doorstroming - ook die van hulpdiensten - en de verkeersveiligheid voor de toekomst te waarborgen. Alleen al vanwege de huidige intensiteit op de Koningin Julianastraat is een herinrichting reeds gerechtvaardigd. De intensiteiten zijn niet dusdanig hoog dat hulpdiensten in ernstige mate belemmerd worden.

h. Waterparagraaf

De in § 3.6 van het plan opgenomen maatregelen voor afkoppeling van hemelwater en de

gevolgen ervan voor het bestemmingsplan zijn, aldus Haja, erg vrijblijvend. Haja geeft aan dat, gelet op het vrijblijvende karakter van de voorgestelde maatregelen, de juistheid van de waterparagraaf wordt betwijfeld.

Onze reactie

Met uitzondering van een opmerking over de opvang/ afvoer van het vervuilde water afkomstig van het parkeerdek, kan het waterschap Zuiderzeeland instemmen met de in het plan opgenomen waterparagraaf en de in dat kader genoemde maatregelen. Over het hiervoor genoemde punt zal overleg worden gevoerd met voornoemd waterschap. Het door Haja gestelde ten aanzien van de vrijblijvendheid van de voorgestelde maatregelen, wordt door ons dan ook niet gedeeld.

i. Ecologie

Haja's cliënten betwijfelen of in het plangebied geen door de Flora en faunawet beschermde soorten zijn aangetroffen. Zij bestrijden dat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is.

Onze reactie

Haja's cliënten onderbouwen hun twijfel ten aanzien van het in het plan gestelde ten aanzien van de flora en fauna niet nader. Dit geldt eveneens ten aanzien van het gestelde dat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Het betreft hier een binnenstedelijk gebied waarvoor in 2006 een ecologisch onderzoek is uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er binnen het plangebied niet sprake is van door de Flora en faunawet beschermde soorten en ook anderszins er geen van betekenis zijnde planten en diersoorten voorkomen. Gezien het feit dat het hier een binnenstedelijk gebied betreft, is het niet aannemelijk, wat door Haja's cliënten ook niet nader is onderbouwd, dat het tegendeel het geval zou zijn.

j. Cultuur en archeologie

Haja's cliënten merken op dat in § 3.2 en § 3.3 niets wordt genoemd over het authentieke en cultuurhistorische karakter van het gebied zoals ontworpen door Gronpé Molière, Verhagen en Kok in 1939. In het plan wordt voorbijgegaan aan het behoud en herstel van het authentieke, cultuurhistorische karakter van het gebied.

Onze reactie

Wij erkennen dat in de toelichting van het bestemmingsplan niet specifiek is ingegaan op de aangegeven punten. Dit betekent echter niet dat er in het reeds geldend beleid niet al maatregelen zijn genomen om de aangegeven elementen te beschermen. Wij verwijzen hiervoor naar de recent vastgestelde Welstandsnota (d.d. 7 oktober 2010).

k. Parkeren

Haja's cliënten geven aan dat in het plan nergens is ingegaan op het parkeren en de geldende parkeernormen. Het voorgenomen parkeerdek wordt niet nader uitgewerkt.

Onze reactie

In hoofdstuk 4, § 4.2 is aangegeven dat tussen de kantoorgebouwen aan Onder de Toren en de nieuwbouw een parkeerterrein met ca. 210 parkeerplaatsen wordt aangelegd. Tevens is hierin aangegeven dat het parkeerdek in totaal minimaal 290 parkeerplaatsen zal krijgen.

Uit een parkeeronderzoek blijkt dat, in combinatie met de overige in het centrum aanwezige en nog te realiseren parkeervoorzieningen, hiermee in voldoende mate in de benodigde parkeerbehoefte kan worden voorzien.

I. Uitvoerbaarheid

Haja's cliënten zijn van mening dat de informatie over de financiële afhandeling van dit plan onvoldoende en te summier is om vast te kunnen stellen dat dit uitvoerbaar is. Evenmin wordt iets over de maatschappelijke uitvoerbaarheid hiervan gezegd, dit terwijl tegen de voorloper van dit plan i.c. "Emmeloord centrum 1, herziening De Deel e.o." meer dan 100 zienswijzen en beroepen zijn ingediend.

Haja noemt de hele gang van zaken rondom de vaststelling van het plan uiterst merkwaardig. Haja merkt daarbij op dat, nadat het eerste plan sneuvelt, een ander plan wordt voorbereid, dat net zo ondeugdelijk en onzorgvuldig tot stand gekomen is als het eerste.

Onze reactie

In het Grex document (bijlage 4) bij de plantoelichting is, anders dan Haja's cliënten stellen, een uitvoerige financiële uiteenzetting opgenomen. Hieruit blijkt dat het plan uitvoerbaar is.

In hoofdstuk 7 onder 7.1 is vermeld dat de resultaten van de inspraak te zijner tijd in de toelichting zullen worden opgenomen.

Ten aanzien van het door Haja gestelde met betrekking tot de merkwaardige gang van zaken rondom de vaststelling van dit plan geldt het volgende. De onderhavige procedure betreft niet de vaststellingsprocedure doch de inspraak- en vooroverlegprocedure.

Niet ontkend wordt dat het feit dat kort na de vaststelling van een bestemmingsplan een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied in procedure wordt gebracht op zich merkwaardig kan overkomen.

Wij merken hierbij evenwel op dat het vastgestelde bestemmingsplan "Emmeloord centrum 1, herziening De Deel e.o." niet ondeugdelijk en evenmin onzorgvuldig tot stand is gekomen. Het voorgaande is ook geen reden geweest om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. De reden hiervoor betreft het feit dat er sprake is van gewijzigde inzichten met betrekking tot de toekomstige invulling van het gebied De Deel.

4. **M.W. Dingemans en S.J. Huijzingsh (namens de Fietsersbond)**

Namens de Fietsersbond (hierna: de Bond) merken Dingemans en S.J. Huijzingsh het navolgende op.

a. Fietsverbindingen centrum

De Bond merkt op dat in Emmeloord, naar o.a. De Erven en Emmelhage, een aantal goede doorgaande fietsverbindingen zijn gerealiseerd. De Bond heeft in dat opzicht evenwel zorgen met betrekking tot de plannen voor De Deel.

Met betrekking tot de rotondes bij de Koningin Julianastraat, Beurstraat, Noordzijde, Pastoor Koopmansplein en die bij de Koningin Julianastraat, Espelerlaan en Onder de Toren merkt de Bond op dat deze goed zijn. Een (vrijliggende) fietsverbinding aan beide zijden langs de Koningin Julianastraat acht de Bond zeker gewenst.

De Bond vindt de enkele toegang tot de parkeerplaatsen voor auto's een groot bezwaar, aangezien alle auto's die de parkeerplaatsen oprijden of verlaten de fietsstrook kruisen.

Gezien het grote aantal auto's pleit de Bond voor meerdere toegangen. De Koningin Julianastraat zal naar verwachting van de Bond te druk en gevaarlijk worden.

De Bond pleit voor aanpassing van het plan door het aanbrengen van een toegang bij de Residence en eventueel nog een derde tegenover de Rabobank. Hierbij zullen verkeerslichten een oplossing kunnen bieden, aangezien het belangrijk is de drukte te spreiden. Verkeer dat van zuid en oost komt hoeft dan niet nog een halve lus om het centrum te rijden.

Onze reactie

Wij hebben met instemming kennis genomen van uw positieve reactie ten aanzien van de voorgenomen aanleg van beide genoemde rotondes. Bij de ontsluiting van de parkeerterreinen heeft de fietser als rechtdoorgaande beweging voorrang op het afslaande verkeer. Door de fysieke rijbaanscheiding en het rechts-in en rechts-uit principe blijft het aantal conflictpunten tussen auto's en fietsers beperkt en overzichtelijk.

b. Fietsverbinding langs Onder de Toren

De Bond merkt op dat figuur 1 op pag. 2 in de december brochure een tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van Onder de Toren toont. De Bond vindt dit op zich prima, maar wijst er daarbij op dat de huizen aan de westkant bereikbaar dienen te blijven voor fietsers en ook voor het doorgaande oost- westfietsverkeer Koningin Julianastraat -Zeeasterstraat een fietsstrook te houden.

De Bond wijst erop dat, komend vanuit het noorden over de Espelerlaan en gaand naar de Zeeasterstraat de fietser de Espelerlaan en Onder de Toren dient over te steken. Voor de Distelstraat geldt hetzelfde.

De Bond pleit ervoor om onnodig oversteken op dit drukke weggedeelte te voorkomen. Om van de Koningin Julianastraat naar de Zeestraat te rijden, moet nu driemaal een zeer drukke weg worden overgestoken (i.c. 2 x via de rotonde en 1 x Onder de Toren), terwijl bij handhaven van het fietspad of - strook aan beide zijden van de weg slechts één oversteek (nl. bij de rotonde) nodig is. Dit is een veel veiliger situatie.

Onze reactie

De fietsers hebben op de rotonde voorrang. Fietsers komende vanaf de Koningin Julianastraat kunnen op de rotonde de Espelerlaan op een veilige wijze oversteken omdat de snelheid hier laag ligt en de automobilist overstekende fietsers verwacht. Een fietsstrook aan de westzijde van Onder de Toren betekent dat fietsers komende vanaf de Espelerlaan of Koningin Julianastraat, met bestemming de Deel, niet bij de rotonde oversteken, maar een oversteekbeweging moeten maken midden op het wegvak Onder de Toren. Dit is minder gewenst dan een oversteek ter hoogte van de rotonde. Kortom een extra oversteekbeweging van de Espelerlaan/Onder de Toren blijft altijd bestaan, hetzij voor bewoners van de Zeeasterstraat en Distelstraat, hetzij voor bezoekers van De Deel en het busstation.

Daarnaast nemen twee aparte fietspaden meer ruimte in dan een gecombineerd tweerichtingen fietspad. Met het oog op de beperkte ruimte en de gewenste fysieke scheiding tussen fietspad en rijbaan, is een tweerichtingen fietspad in te passen. Ook sluit het tweerichtingen fietspad aan op het tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van De Deel.

c. Verbinding Beursstraat – De Deel – Nagelerstraat/ Lange Dreef (idem Kettingplein)

De Bond merkt op dat door de inrichting van een groot winkelgebied de hoofdfietsverbindingen in het nauw dreigen te komen. Op geen van de tekeningen van het nieuw te realiseren winkelgebied is een duidelijke fietsverbinding (bewust?) aangegeven, aldus de Bond. Voor de veiligheid van de voetgangers en de fietsers is het van belang de verbinding duidelijk te markeren, zodat ook de voorrang zichtbaar is. Nu is in de Beursstraat die, aldus de Bond, door de zwarte aanbouw aan 't Voorhuys toch al erg smal geworden is, de fietsverbinding gedeeltelijk onduidelijk, gedeeltelijk helemaal niet aangegeven, wat ook voor de verbinding tussen de Kettingstraat en de Noordzijde geldt. Winkelend publiek moet duidelijk geattendeerd worden op de doorgaande fietsverbinding.

Onze reactie

Een bestemmingsplan geeft aan wat mogelijk is op basis van de daarop betrekking hebbende bestemmingen en bijbehorende regels. De bestemmingen sluiten de aanleg van specifieke fietsroutes niet uit. Dit is een kwestie van uitwerking en inrichting van het plangebied, onder andere door het nemen van daarop van toepassing te verklaren verkeers-besluiten.

d. Fijnmazige verbindingen

De Bond merkt op dat hoe meer verbindingen er zijn hoe verspreider het verkeer zal worden. Voor auto's is er sinds de afsluiting van De Beursstraat slechts de omslachtige lus om de Poldertoren via de Korte Dreef en de Koningin Julianastraat overgebleven. Nu dreigt dit, aldus de Bond, ook voor fietsverkeer te gaan gelden. Het op de tekening aangegeven pad, dat deels langs het Lindelaantje en verder langs het busstation loopt, lijkt een mooie en goede verbinding te worden voor oost- westverkeer en voor de toegang tot de parkeergelegenheid nabij het busstation. De Bond verzoekt het hier niet bij te laten, nu de bestaande verbinding tussen 't Voorhuys en tussen De Deel en de Koningin Julianastraat verdwijnt. Dit veroorzaakt onnodig omrijden en slechtere bereikbaarheid per fiets. De Bond pleit ervoor om, zeker buiten de winkeluren, fietsers de gelegenheid te bieden om over het Stadsplein te rijden.

De Bond pleit voor het behoud van de mogelijkheden om lopend of per fiets tussen de gebouwen door van De Deel naar de Koningin Julianastraat te gaan. Ook om reden van veiligheid is het belangrijk meer dan één toegang/ vluchtmogelijkheid te hebben. De Bond pleit ook voor de aanleg van een fietspad/ voetgangersstrook langs het te realiseren parkeerterrein oostelijk en/ of westelijk van de Residence.

Als laatste pleit de Bond voor een tweede poort door direct westelijk van de huidige vleugel van 't Voorhuys een doorgang te houden naar de Julianastraat.

Onze reactie

Fietsers kunnen gebruik blijven maken van de Beursstraat. Via het Evenementenplein blijft er een verbinding tussen de Koningin Julianastraat en het Stadsplein, maar op stadplein zelf wordt niet gefietst.

5. J. Geluk

a. Parkeerdek

Geluk is van mening dat het onnodig is om de parkeerplaats De Deel op poten te zetten als parkeerdek. Deze kan op de begane grond blijven.

Onze reactie

Zoals uit het voorliggend plan blijkt zijn ter plekke van een deel van de huidige Deel gebouwen gepland ten behoeve van winkels, kantoren, horeca enz. Dat houdt in dat daarmee de huidige parkeermogelijkheid vervalt. Om niettemin over voldoende parkeermogelijkheden in het centrum te beschikken, is besloten het parkeren op verdieping, door middel van parkeerdekken, mogelijk te maken.

b. Parkeerdek op locatie Nagelerstraat

Geluk is van mening dat het parkeerdek geplaatst moet worden in de locatie Nagelerstraat ter plaatse van garage Greve en verder richting voormalig kantoor Agrico.

Onze reactie

Daargelaten de vraag of deze gronden hiervoor beschikbaar en qua capaciteit toereikend zijn, zijn wij van mening dat het parkeren ten behoeve van het (winkel)centrum op zo kort mogelijke afstand van de centrumvoorzieningen gerealiseerd moet worden. Daar beantwoordt de locatie Nagelerstraat naar onze mening niet aan.

c. Uitbreiding winkels niet nodig

Geluk is van mening dat de hoeveelheid winkels zoals opgenomen in het voorliggende plan, gezien de toekomstige ontwikkelingen via internet, bij lange na niet nodig is. Geluk is van mening dat, met het oog op de plaats van het openbaar vervoer (station centrum oost), het beter is de winkels naar het oostelijk deel van het centrum te verplaatsen.

Onze reactie

Voor wat betreft de onderbouwing van de winkelbehoefte verwijzen naar onze reactie hiervoor onder 2 a.

Voor wat betreft de realisering van een station centrum oost merken wij op dat deze plannen met het vervallen van de Zuiderzeelijn, althans op de middellange termijn, niet meer aan de orde zijn.

d. Balans winkelcentrum

Geluk is van mening dat met de versterking van de detailhandel aan de oostzijde van het centrum er een betere balans ontstaat in de centrumrechthoek.

Onze reactie

Momenteel worden er plannen ontwikkeld voor de upgrading van het Smedingplein als centrumgebied. Dit zal er onder andere toe leiden dat de bestaande winkels hier mogelijk uitbreidingsruimte krijgen, maar dat er wellicht ook ontwikkelingsruimte komt voor andere centrumfuncties. Hiermee zal uiteindelijk invulling worden gegeven aan het zgn. haltermodel als genoemd in het Ontwikkelingsplan Emmeloord Centrum.

e. Locatie parkeervoorziening

Geluk merkt op dat al het verkeer dat van de zuid- en westkant in Emmeloord komt op basis van dit plan naar de Koningin Julianastraat moet om te parkeren. Het is beter, aldus Geluk, dat aan de zuidkant van het centrum ook een parkeervoorziening wordt gerealiseerd.

Onze reactie

Voor onze reactie verwijzen wij naar die onder 5 b. Aanvullend merken wij op dat met de in het plan opgenomen parkeervoorzieningen alsmede met die op de te herstructureren Paardenmarkt, in voldoende mate zal worden voorzien in parkeergelegenheid voor het centrumgebied.

f. Bouwstijl

Geluk biedt de complimenten aan voor de gekozen bouwstijl die authentiek is aan de Zuiderzee-bouw, zoals in de Wieringermeer en de Koningin Julianastraat.

Onze reactie

Wij hebben met instemming kennis genomen van deze reactie.

6. **Scholtens Advocaten**

a. Plannen groenstrook Onder de Toren

Scholtens Advocaten (hierna: Scholtens) geeft, naar aanleiding van de in de folder opgenomen plannen voor een groenstrook Onder de Toren, waarbij is vermeld dat het ontwerp hiervan met een vertegenwoordiging van de omwonenden zal worden besproken, aan graag deel te nemen aan dit omwonendenoverleg.

Onze reactie

Aan dit verzoek zal tegemoet worden gekomen. De heer Scholtens zal worden geplaatst op de lijst van personen waarmee overleg wordt gevoerd over de planontwikkeling rond De Deel

Mondelinge inspraakreactie

7. **De heer Verhulst**

De heer Verhulst heeft 18 januari 2011 tijdens de inloopavond mondeling de volgende vragen gesteld:

1. Wanneer is er geteld t.b.v. het verkeersmodel?
2. Wat zijn de diameters van de rotondes op de Koningin Julianastraat/Espelerlaan en Koningin Julianastraat/ Boslaan?
3. Welk materiaal wordt gebruikt voor de 'kern' van de rotondes?

Onze reactie

Ad 1 Eerste helft december 2009.

Ad 2 Diameter bedraagt 28 meter (buitenkant rijbaan gemotoriseerd verkeer).

Ad 3 Hiervoor zal in overleg met de landschapsarchitect een voorstel voor worden gemaakt.

Dit valt niet onder het bestemmingsplan, maar onder de verdere uitwerking.

