

Rapport Zienswijzen

***Ontwerpbestemmingsplan
"De Slagen, partiële herziening fase 2"***

***Datum rapport:
Behorend bij raadsbesluit d.d.***

***3 november 2020
15 december 2020***

INHOUDSOPGAVE

- 1. Inleiding**
- 2 Procedure ontwerpbestemmingsplan**
- 3. Samenvatting en beantwoording zienswijzen**
- 4. Opmerkingen instanties**
- 5. Aanpassingen**
- 6. Conclusie**
- 7. Vaststelling Rapport Zienswijzen**

1. INLEIDING

In dit document worden de ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan 'De Slagen, partiële herziening fase 2' behandeld.

Het ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van 114 woningen mogelijk in het uitbreidingsgebied De Slagen, gelegen ten zuiden van de kern van Staphorst. Daarnaast beslaat het plangebied nog een nader uit te werken gedeelte met de globale bestemming "wonen – uit te werken".

Het plangebied al sinds 2004 voorzien van een passende bestemming die woningbouw mogelijk maakt. Het nu geldende bestemmingsplan "De Slagen 2014" is als gevolg van de wettelijke actualiseringsverplichting in 2014 vastgesteld.

2. PROCEDURE

Ter inzage

In overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan met ingang van 29 juli 2020 voor een ieder voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan met de hierbij behorende stukken kon in verband met de coronamaatregelen op afspraak in het gemeentehuis te Staphorst worden ingezien. Ook was het ontwerp te raadplegen via de gemeentelijke website en de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Zienswijzen

Gedurende de hiervoor genoemde termijn kon een ieder mondeling dan wel schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. Er is door 10 reclamanten gebruik gemaakt van het recht om een zienswijze in te dienen. Niet van iedere reactie is even duidelijk of deze expliciet als zienswijze is bedoeld. Om achteraf hierover discussies te voorkomen en om de procedurele rechten van indieners van een zienswijze te waarborgen, is besloten alle reacties aan te merken als zienswijzen. In hoofdstuk drie wordt elke ingekomen zienswijze samengevat en vervolgens van een gemeentelijk standpunt voorzien. Tot slot wordt de zienswijze afgesloten met een conclusie, waarbij is aangegeven of de zienswijze al dan niet wordt overgenomen. De zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en worden meegenomen in de afweging en / of besluitvorming.

In hoofdstuk vijf worden de aanpassingen aan het bestemmingsplan die volgen uit de zienswijzen en de ambtelijk voorgestelde wijzigingen op een rij gezet.

3. SAMENVATTING EN BEANTWOORDING INDIVIDUELE ZIENSWIJZEN

Algemeen

Van de 10 reclamanten zijn 9 woonachtig in De Slagen en hun zienswijzen hebben zonder uitzondering (geheel of voor een deel) betrekking op de verkeersaspecten van het plan. Ieder der appellanten brengt zijn bezwaren in zijn eigen woorden naar voren, maar in essentie vertonen de zienswijzen veel overeenkomsten.

Onderstaand zal dan ook eerst worden stilgestaan bij deze onderdelen van de zienswijzen. Op deze onderdelen zal bij de afzonderlijke zienswijzen niet meer worden teruggekomen. Waar nodig wordt natuurlijk wel ingegaan op de aspecten, die niet in dit algemene deel worden behandeld of waar een verbijzondering van het verkeersaspect vereist is.

Reactie gemeente op de verkeersaspecten van het plan

In 2004 is het eerste bestemmingsplan voor De Slagen opgesteld. Dit plan maakte het mogelijk om woningbouw te realiseren in de deelgebieden Eiland op De Esch, fase 1 en Lanen en Hoven, fase 1 en 2. Daarnaast kende het plan nog een gebied, dat voorzien is van een nader uit te werken globale woonbestemming. In 2014 is dit bestemmingsplan conform de wettelijke verplichting geactualiseerd. Hierbij zijn geen inhoudelijke wijzigingen in het plan aangebracht. De deelgebieden Eiland op De Esch, fase 1 en Lanen en Hoven, fase 1 zijn inmiddels grotendeels gerealiseerd. De planning van het bestemmingsplan volgend is logischerwijze nu fase 2 van Lanen en Hoven aan de beurt om gerealiseerd te worden. Om fase 2 te kunnen ontwikkelen is geen bestemmingsplan herziening noodzakelijk. Dat er toch voor gekozen is om een nieuw bestemmingsplan op te stellen vloeit voort uit de behoefte om meer ruimte te creëren voor parkeren en voor groen dan wel speelruimte. Het plan uit 2014 biedt hiervoor onvoldoende flexibiliteit.

In de in 2004 en 2014 vastgestelde bestemmingsplannen is er vanuit gegaan dat de 2^e fase van Lanen en Hoven via de eerder gebouwde fase ontsloten wordt op de van Andelweg. Dit uitgangspunt is ongewijzigd gebleven. De bewoners van de reeds gerealiseerde woningen wisten (of hadden in elk geval kunnen weten) dat het verkeer van de te bouwen 2^e fase ontsloten zou worden via de al gerealiseerde deelgebieden. Dit zou pas anders worden na de realisatie van de meer zuidelijk gelegen deelgebieden, waarna ontsluiting op de J.J. Gorterlaan, Achthoevenweg en eventueel de Industrieweg tot de mogelijkheden kan gaan behoren.

Verkeerskundig gezien leveren de extra verkeersbewegingen geen belemmeringen op. Het aantal verkeersbewegingen neemt als gevolg van de 114 woningen in de 2e fase van Lanen en Hoven met max. 900 per etmaal toe. Uitgaande van een evenredige spreiding over beide eerder gerealiseerde fases komt dat neer op 450 verkeersbewegingen per etmaal. De capaciteit van de aangelegde infrastructuur is hierop berekend. Een intensiteit van maximaal 4000 motorvoertuigen per etmaal is acceptabel op erftoegangswegen, zoals de Graanhof, Tarwehof en De Eugte. Op de wegen waar de verkeersintensiteit ten gevolge van deze ontwikkeling toeneemt, wordt (inclusief de extra verkeersbewegingen) de helft van deze 4000 nog niet gehaald.

Overigens wordt de maximale toename van het aantal extra verkeersbewegingen pas in het 1e kwartaal van 2024, bij de afronding van dit plangebied, bereikt.

De gemeente is inmiddels in gesprek met de ontwikkelaar over de verdere ontwikkeling van De Slagen. Deze gesprekken moeten duidelijkheid bieden over de vraag in welke volgorde de deelgebieden hierna worden ontwikkeld en welke infrastructurele voorzieningen getroffen moeten worden om tot een duurzame en veilige ontsluiting van de gebieden te komen.

3.1 Reclamant 1.

Datum: 18 augustus 2020

Datum ontvangst: 26 augustus 2020

Samenvatting zienswijze

Reactie

a	Appellant wil zijn zorgen uiten wat betreft de verkeersstroom die gaat lopen via de Tarwehof en Gersthof richting de 2e fase van de Slagen.	Zie de algemene reactie.
b	De gemeente heeft eerder al gemeend om de Staphorster Kerkweg te moeten onttrekken als toegangsweg voor de woonwijk, wat als resultaat geeft dat de woonwijk feitelijk gezien 1 ontsluitingsweg heeft. Dit wordt als onacceptabel beschouwd gezien het aantal woningen/gezinnen wat zich hier gevestigd heeft, en gelet op het gegeven dat dit in geval van calamiteiten een zeer groot risico met zich mee brengt (wijzend op de brand juli 2019 papierfabriek Hutamaki).	Naast de ontsluiting op de Van Andelweg is er ook een tijdelijke doorsteek aanwezig naar Eiland op de Esch (ter hoogte van de Gersthof). Als de 2e fase van Lanen en Hoven ontwikkeld wordt, ontstaat er ook een nieuwe ontsluiting in de richting van Eiland op De Esch. De tijdelijke doorsteek ter hoogte van de Gersthof kan dan conform de definitieve plannen ingericht worden als fietsverbinding. In de planning van de werkzaamheden wordt er rekening mee gehouden dat er ten allen tijde een tweede ontsluiting voor het wegverkeer aanwezig is.
c	Appellant woont hier met zijn gezin met jonge kinderen die graag buiten spelen en als ouder wil hij hiervoor graag een veilige plaats behouden, en dit niet graag als een verkeersader zien voor de volgende 114 woningen.	De gemeente streeft altijd naar een veilige woon- en leefomgeving. In dat kader is van belang dat de wegen in het plangebied primair bestemd zijn voor de weggebruikers. Spelende kinderen behoren daar niet toe. Een weg is nergens een veilige speelplaats, zo ook niet in De Slagen. Voor spelen kunnen kinderen terecht in de tuinen bij de woningen of op de daarvoor speciaal ingerichte speelplaatsen in het openbare gebied. Dit staat los van de ontwikkeling van de volgende fase binnen De

	Slagen.
--	---------

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

3.2 Reclamant 2.

Datum brief: 4 augustus 2020

Datum ontvangst: 19 augustus 2020

Samenvatting zienswijze

Reactie

a	Appellant maakt zich zorgen over de ontsluiting van de Slagen 2 ^e fase. Hiervoor zal voornamelijk de Tarwehof gebruikt worden, hetgeen een ongewenste toename van verkeer tot gevolg heeft.	Zie de algemene reactie.
b	De Tarwehof wordt hierdoor een drukke verkeeras. Aangezien er veel gezinnen wonen met kleine kinderen gaat dit gevaarlijke situaties opleveren.	Zie de algemene reactie.
c	Door de toename van het verkeer is de Tarwehof straks geen rustige woonstraat meer. Naast minder woongenot resulteert dit in planschade.	Zie de algemene reactie. Wanneer de indiener van de zienswijze van mening is dat er sprake is van planschade, dan kan hij hiervoor een verzoek tot vergoeding van deze schade indienen. Op de website van de gemeente is meer informatie te vinden over het indienen van een planschade verzoek.
d	Appellant stelt voor een extra ontsluiting te realiseren via de Industrieweg dan wel via de Staphorsterkerkweg.	In de Algemene reactie wordt aangegeven dat de gemeente in overleg is met de ontwikkelaar over de verdere ontwikkeling van het plan De Slagen. Als het gaat om de verdere ontsluiting liggen er nog diverse opties op tafel. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat de Staphorster Kerkweg in het plan is opgenomen als verbinding voor langzaam verkeer. Het ligt dan ook niet voor de hand dat deze weg in de verdere plannen een functie krijgt in de ontsluiting voor het autoverkeer. Wel wordt deze weg gebruikt als route voor het bouwverkeer van -en naar De Slagen.
e	De 1 ^e fase van Lanen en Hoven beschikt feitelijk slechts over 1 ontsluiting, dat is te weinig.	Zie reactie 3.1 onder b

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

3.3 Reclamant 3.

Datum mail: 28 augustus 2020

Datum ontvangst: 28 augustus 2020

Samenvatting zienswijzeReactie

a	Een ontsluiting van de 2 ^e fase door de 1 ^e fase is nooit zo bedoeld. Hiervoor is altijd de Staphorster Kerkweg in beeld geweest. Als dit zo door gaat komt straks al het verkeer van de woningen tot aan de Gorterlaan door onze straat.	De veronderstelling van de indiener van de zienswijze, dat de Staphorster Kerkweg altijd in beeld is geweest als ontsluiting voor de vervolgfases in het plan, is onjuist. Overigens zal het niet zo zijn dat alle verkeer via fase 1 wordt ontsloten. Zie hiervoor ook de algemene reactie.
b	De straat is niet breed en door het verkeer kunnen de kinderen niet meer op straat spelen. Daarnaast levert het verkeer overlast op door het geluid en het te hard rijden..	De breedte van de Eugte bedraagt 5.50 m. en is daarmee voldoende breed om het verkeer op een veilige manier af te kunnen wikkelen. Zie voor spelende kinderen op straat de reactie onder 3.1 onder c. Voor geluidsoverlast hoeft niet gevreesd te worden. Er is sprake van een 30 km. weg, waardoor het niet nodig is een geluidsonderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer. Wel dient aandacht besteed te worden aan het woon – en leefklimaat. De gemeente meent dat dit niet wordt aangetast door de relatief beperkte toename van het verkeer op de Eugte. Overigens is wel onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting vanwege de Staphorster Kerkweg en de J.C. van Andelweg. Dit zijn 30 km-wegen. Zoals hierboven al gesteld geldt voor 30 km. wegen geen onderzoeksplicht. De verkeersintensiteit op deze wegen is echter dusdanig dat een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet kan worden uitgesloten. Daarom is in het kader van een goede ruimtelijke ordening akoestisch onderzoek uitgevoerd naar deze omliggende 30 km-wegen. Uit het onderzoek komt naar voren dat bij de beoogde woningen in dit deelgebied wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor de omliggende 30 km-wegen. Ook voldoen de woningen aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB van de spoorlijn Zwolle – Meppel. Voor meer informatie omtrent het aspect geluid wordt verwezen naar paragraaf 3.3. van de Toelichting op het bestemmingsplan. Met betrekking tot het te hard rijden wordt opgemerkt dat het gaat om een 30 km. weg, waardoor de snelheid van het verkeer wettelijk gelimiteerd is.
c	Verzocht wordt een ontsluiting achter de vijver langs aan te leggen.	In de gesprekken met de ontwikkelaar over de verdere ontwikkeling van De Slagen, wordt deze suggestie meegenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

3.4 Reclamant 4.

Datummail: 7 september 2020

Datum ontvangst: 7 september 2020

Samenvatting zienswijzeReactie

a	De ontsluiting van de woonwijk loopt door het voorgestelde ontwerp door een wijk met jonge verkeersdeelnemers, die nog niet in staat zijn te acteren op uiteenlopende verkeerssituaties. Dit vergroot het risico op ongevallen.	Zie de algemene reactie. Daaraan wordt toegevoegd dat de verkeersdruk niet zodanig toeneemt dat gevreesd moet worden voor de veiligheid van kinderen.
b	De nieuwe ontsluiting is in strijd met de aanbevelingen uit het rapport 'Verkeersplan gemeente Staphorst'. Hierin staat, ik citeer: <i>"Het primaire verkeersprobleem van Staphorst is dat wegen met een functie als erftoegangsweg – de Gemeenteweg, Oude Rijksweg en in mindere mate de J.C. van Andelweg – gebruikt worden alsof het wegen met een verkeersfunctie zijn, terwijl tegelijkertijd die wegen die wél ingericht zijn op de verkeersafwikkeling van doorgaand verkeer, niet als zodanig gebruikt worden."</i> Door de nieuwe ontsluiting zal de verkeersdruk verder toenemen op de J.C. van Andelweg. Deze weg is, zoals hierboven weergegeven citaat vermeldt, niet ingericht om de functie van een ontsluiting te vervullen.	De verkeersintensiteit op de J.C. van Andelweg zal inderdaad toenemen ten gevolge van deze ontwikkeling. Echter, deze ontwikkeling zorgt niet voor een té hoge verkeersintensiteit op de J.C. Van Andelweg. Een erftoegangsweg als de J.C. Van Andelweg kan namelijk tot 6000 motorvoertuigen per etmaal prima verwerken. De intensiteit op de J.C. Van Andelweg is in 2030 en na het gereedkomen van deze ontwikkeling niet hoger dan 4800 motorvoertuigen ¹ . In het verkeersplan wordt met deze passage bedoeld dat onder andere de J.C. van Andelweg minder gebruikt moet worden door doorgaand verkeer. Bijvoorbeeld door vrachtverkeer om van De Esch naar De Baarge te rijden. Als wegen met een verkeersfunctie zijn wegen aangewezen als de Achthoevenweg. In de plannen van de gemeente blijft de J.C. Van Andelweg een centrale erftoegangsweg die bestemmingsverkeer naar wegen met een verkeersfunctie leidt, zoals de Achthoevenweg. Daarmee lijkt de J.C. van Andelweg op de Staphorster Kerkweg die bestemmingsverkeer als centrale erftoegangsweg naar wijken en buurten leidt.
c	Verzocht wordt om de nieuwe ontsluiting niet via De Eugte te laten lopen, maar via de Staphorster Kerkweg of een nieuwe aansluiting. Laatstgenoemde zal noordelijker gesitueerd moeten worden, dan nu wordt voorgesteld.	Zie de algemene reactie..

¹ Op het drukste deel van de J.C. van Andelweg is de verwachte intensiteit in 2030, zonder dat er rekening is gehouden met fase 2 van De Slagen, 3900 volgens ons verkeersmodel. Als de 900 extra motorvoertuigen allemaal rijden via het drukste deel van de J.C. van Andelweg (ter hoogte van de middelbare school Pieter Zandt), is de intensiteit hier 4800 motorvoertuigen per etmaal in 2030.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

3.5 Reclamant 5.

Datum brief: 18 augustus 2020

Datum ontvangst: 18 augustus 2020

Samenvatting zienswijze

Reactie

a	Er rijden straks 228 auto's door de straten in de bestaande fase en in het bijzonder door de Tarwehof. In de wijk wonen en spelen kinderen op de niet al te	Zie de algemene reactie en de reactie 3.1 onder c. (spelende kinderen).
---	---	---

	brede straten. Het mag niet zo zijn dat door de grotere verkeersbelasting de veiligheid in gevaar komt.	
b	Verzocht wordt om wijk De Slagen te voorzien van veilige en goede ontsluitingswegen. Dit kan goed gerealiseerd worden door een ontsluitingsweg naar de industrieweg en naar de Staphorster Kerkweg en J.J. Gorterlaan.	Zie de algemene reactie.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

3.6 Reclamant 6.

Datum mail: 1 september 2020

Datum ontvangst: 1 september 2020

Samenvatting zienswijze

Reactie

a	Verzocht wordt de groenstrook tussen het Haverveld en fase 2. iets te versmallen zodat de weg aan de Haverveldkant (het Haverveld dus) wat breder kan? In fase 2 worden de wegen wel breder in verband met parkeren. Dat zou bij Haverveld zeer welkom zijn.	De ontwikkelaar is voornemens langspaarkeerplaatsen door middel van grasbetonstenen aan te leggen langs het Haverveld, zodat eenvoudiger geparkeerd kan worden.
b	Uit het plan valt niet op te maken wat de bedoeling van de Staphorster Kerkweg is. Blijft dit een fiets/wandelpad die verboden wordt voor auto's?	De Staphorster Kerkweg krijgt een functie als fiets - / wandelpad. Daarnaast maakt het vrachtverkeer tijdens de bouw gebruik van deze weg, waardoor voorkomen wordt dat de wegen door de al bestaande woonwijken extra belast worden.
c	In de plannen wordt gesproken over een ontsluiting aan de Gorterlaan. Gevraagd wordt of deze rechtstreeks uit komt op de Gorterlaan of dat deze nog deels over de Staphorster Kerkweg gaat	Zie hiervoor de reactie onder b.
d	Er wordt gevraagd wat het verschil is tussen de wijkontsluiting en buurtontsluiting? Verondersteld wordt dat de eerste de wijk in-en-uit is en de tweede van wijk naar wijk.	Binnen de principes van Duurzaam Veilig zijn wijk- en buurtontsluitingswegen geen officiële benamingen. Hier is de term wijkontsluitingsweg gebruikt voor de doorgaande wegen, die wijken onderling verbinden. Een buurtontsluitingsweg takt aan op het (bovenliggende) patroon van wijkontsluitingswegen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

3.7 Reclamant 7.

Datum mail: 27 augustus 2020

Datum ontvangst: 27 augustus 2020

Samenvatting zienswijzeReactie

a	Hoe gaan de wegen lopen aan het Haverveld, hoeveel wegen lopen er van het Haverveld naar fase 2? Dit is niet duidelijk op de tekening.	In elk geval wordt een centrale ontsluiting via het midden van de groenstrook aangelegd. Met de ontwikkelaar wordt nog onderzocht of het zinvol / mogelijk is nog een extra ontsluiting richting het Haverveld aan te leggen
b	Is er een mogelijkheid dat er geen doorlopende wegen komen van fase 2 naar Haverveld? en het verkeer van fase 2 over de Kerkweg te leiden? Dit om de hoge verkeersdruk op het Haverveld te voorkomen.	Zie de algemene reactie.
c	In De Slagen fase 1 moeten ook alle auto's langs 1 punt dit zorgt op sommige momenten voor hele drukke wegen en opstoppingen.	Zie de algemene reactie.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

3.8 Reclamant 8.

Datum bezwarenformulier: 19 augustus 2020

Datum ontvangst: 19 augustus 2020

Samenvatting zienswijzeReactie

a	Appellant is het er niet mee eens dat er straks ten gevolge van de nieuwe woonwijk 226 auto's door De Eugte rijden.	Zie de algemene reactie, waarin ook het juiste aantal extra verkeersbewegingen wordt genoemd.
b	Er wonen veel kinderen, hoe wordt de verkeersveiligheid, verkeersoverlast, verkeershinder, uitstoot, etc. gegarandeerd.	Zie de algemene reactie en tevens de reactie zoals gegeven onder 3.1 onder c. en 3.3 onder b.
c	De gemeente wordt hoofdelijk aansprakelijk gesteld, wanneer er een ongeluk of aanrijding gaat plaatsvinden.	Zoals uit de algemene reactie blijkt, is de gemeente van mening dat de toename van het verkeer niet tot onveilige situaties leidt. Dit onderdeel van de reactie wordt verder voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

3.9 Reclamant 9.

Datum brief: 8 september 2020

Datum ontvangst: 10 september 2020

Samenvatting zienswijzeReactie

a	Appellanten zouden graag een uitgewerkte tekening willen zien waarop inzichtelijk wordt gemaakt hoe het verkeer in de nieuwe en bestaande wijk wordt afgehandeld. Nu is bijvoorbeeld volstrekt onduidelijk welke functie de Staphorster Kerkweg krijgt.	De feitelijke situatie in de reeds gerealiseerde woonwijk in combinatie met de verbeelding bij het bestemmingsplan dat nu voorligt, geeft voldoende inzicht in de wegenstructuur en de mogelijke verkeerstromen. Hierbij wordt verwezen naar paragraaf 2.3.1. van de toelichting op het bestemmingsplan. Hier is een schets opgenomen waarop de nieuwe verbinding staat weergegeven. Met betrekking tot de Staphorster Kerkweg wordt verwezen naar de reactie 3.6 onder b.
b	Het lijkt erop dat er geen goede aansluiting van de nieuwe woonwijk komt op de Industrieweg en de Achthoevenweg. In de voorgaande woonwijken zijn deze wegen wel aangelegd, vergelijk de Hogeweg en de van Andelweg. In de nieuwe wijk lijkt dit allemaal door de nieuwe toekomstige en bestaande woonwijken te moeten worden geleid bijv. over de Eugte of erger nog over de Staphorster Kerkweg. Appellanten zijn daar op tegen en zien graag een andere uitgewerkte oplossing.	Zie de algemene reactie.
c	Het Haverveld is in het oorspronkelijke bestemmingsplan beschreven als een weg zonder aansluiting op de Staphorster Kerkweg; in de nieuwe situatie is dat onduidelijk beschreven / getekend. Ook is onduidelijk wat er gebeurt ten aanzien van het parkeren aan het Haverveld, er lijken parkeerplekken verdwenen te zijn. Graag zien appellanten een in detail uitgewerkte situatietekening van het Haverveld.	Het Haverveld krijgt geen verbinding met de Staphorster Kerkweg. De ontwikkelaar is voornemens langspaarkeerplaatsen door middel van grasbetonstenen aan te leggen langs het Haverveld.
d	Staphorster Kerkweg. In de nieuwe situatieschets is onduidelijk welk verkeer van de Staphorster kerkweg gebruik kan maken. Liever alleen wandelen en fietsen. Geen gemotoriseerd verkeer.	Zie reactie 3.6 onder b.
e	Het valt appellanten op dat het woongebied rondom de school het Pieter Zandt nu niet wordt ingevuld maar er eerst verder richting de Gorterlaan wordt gebouwd. Hij vinden deze keuze zeer onlogisch omdat: 1. De bewoners van de nieuwe woonwijk in fase 2 veel verder van het centrum en de voorzieningen komen te wonen. Dit heeft automatisch tot gevolg dat er meer verkeersbewegingen gaan ontstaan. 2. Planologisch is dit ook een zeer vreemde keuze waar appellant graag een gemotiveerde onderbouwing voor zouden willen zien. Als we in de toekomst kijken weten we niet wat er gaat gebeuren. Zo werd in 1995 al voorspeld dat in 2005 het gehele plan de Slagen tot aan de Gorterlaan al voltooid zou zijn. Anno 2020 leven appellanten al meer dan tien jaar in de puinhopen van bouwwegen en vele andere frustraties. Gaat de gemeente Staphorst hier opnieuw een verkeerde ontwerpkeuze maken met alle gevolgen van dien?	De keuze om de 2 ^e fase van Lanen en Hoven in dit stadium van het ontwikkelproces te realiseren is al in 2004 gemaakt. Het feit dat er nu een nieuw bestemmingsplan voor deze fase wordt opgesteld vloeit niet voort uit een vraagstuk rond de fasering, maar heeft te maken met de beperkte flexibiliteit van het geldende bestemmingsplan. De ontwikkelaar heeft geen redenen gezien om de fasering aan te passen en ook de gemeente heeft hiervoor geen aanleiding gezien. De fasering ligt al geruime tijd in de plannen vast en zal voor niemand een verrassing zijn. De gemeente kan zich niet vinden in de stelling dat de toekomstige bewoners van de 2 ^e fase Lanen en Hoven veel verder van de voorzieningen af komen te wonen. Als hier al sprake van is dan is dit slechts in beperkte mate het geval. Ook wordt niet ingezien dat dit tot meer verkeersbewegingen gaat leiden. Het is voldoende bekend waar de vertraging van de bouw in de afgelopen jaren aan te wijten is geweest. Een verkeerde ontwerpkeuze, zoals door de indiener van de zienswijze wordt gesuggereerd, heeft hieraan in elk geval niet ten grondslag gelegen. De vraag of nu opnieuw een verkeerde keuze wordt gemaakt met alle gevolgen van dien, is dan ook niet gestoeld op de feiten en wordt door de gemeente ontkennend beantwoord.
f	De woonwijken in deze fase krijgen een behoorlijke omvang; appellant zou dan ook graag willen weten of er ruimte gemaakt wordt voor andere voorzieningen zoals winkels, sport mogelijkheden, recreatie etc. Graag zien zij een nadere	In de directe nabijheid van De Slagen bevinden zich al basisscholen, een middelbare school, een kinderopvang en een Medisch Centrum. Op dit moment is de vraag om extra voorzieningen in de wijk niet aan de orde. Hiervoor is De Slagen te klein van

uitwerking van deze voorzieningen.	opzet. Wellicht dat dit aspect in een later stadium van de planvorming weer ter tafel komt.
------------------------------------	---

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

3.10 Reclamant 10.

Datum brief: 3 september 2020

Datum ontvangst: 3 september 2020

Samenvatting zienswijze

Reactie

a	De indiener van de zienswijze is voornemens om in de nabijheid van de Achthoevenweg 1 te Staphorst een nieuw 10 kV-station ten behoeve van nutsvoorziening te realiseren. Hiertoe is onlangs een conceptaanvraag voor de omgevingsvergunning (kenmerk: 5311165) via het Omgevingsloket bij de gemeente Staphorst ingediend. Verzocht wordt het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door de enkelbestemming 'wonen – uit te werken' te veranderen in de enkelbestemming Bedrijf – Nutsvoorziening.	Naar aanleiding van de zienswijze is nader overleg gevoerd waaruit is gebleken dat het 10 kV station opgericht wordt buiten het plangebied van het vast te stellen bestemmingsplan. Inmiddels is het vooroverleg over deze aanvraag met de gemeente gestart. Het verzoek om het bestemmingsplan (deels) gewijzigd vast te stellen is dan ook niet meer aan de orde.
b	Daarnaast wordt verzocht om ruimte in het bestemmingsplan te creëren voor initiatieven van reclamant, bijvoorbeeld voor het aanleggen van elektriciteitskabels.	Voor de uit te werken woonbestemming wordt in regel 6.1 onder g. "nutsvoorzieningen" opgenomen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan dit onderdeel van de zienswijze.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding het plan aan te passen. In Hoofdstuk 5. staat aangegeven op welke wijze hier invulling aan wordt gegeven.

4. OPMERKINGEN VAN INSTANTIES

Er zijn geen opmerkingen ontvangen. De provincie heeft aangegeven dat het plan Gedeputeerde Staten geen aanleiding geeft een zienswijzen in te dienen.

5. AANPASSINGEN

De ingebrachte zienswijze onder 10. geeft aanleiding om in regel 6.1 (Wonen- uit te werken) onder g. "nutsvoorzieningen" op te nemen. Hiermee wordt deels tegemoet gekomen aan de zienswijze van Reclamant 10. De overige zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpplan.

Ambtshalve is geconstateerd dat er behoefte bestaat om op de gronden aan de zuidzijde van het plangebied, voorzien van de bestemming "Verkeers-Verblijfsgebied" mogelijkheden te scheppen voor het bergen van water. De bestemmingsomschrijving van artikel 4.1 van de regels (Verkeers-Verblijfsgebied), is onder e. dan ook uitgebreid met "waterhuishoudkundige voorzieningen". Om dezelfde reden is de bestemmingsomschrijving van "Groen" (artikel 3) op overeenkomstige wijze aangepast.

Tot slot is de Toelichting aangevuld met paragraaf 3.3.2 inzake de "Vormvrije "m.er. beoordeling". Weliswaar maakt de toelichting geen juridisch onderdeel van het plan uit, maar voor de volledigheid wordt dit aspect toch vermeld.

6. CONCLUSIE

Met uitzondering van de zienswijze van Reclamant 10 geven de zienswijzen geen aanleiding tot aanpassing van het vast te stellen bestemmingsplan "De Slagen, partiële herziening fase 2" ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpplan. De aanpassing die voortvloeit uit het gehonoreerde onderdeel van zienswijze 10. staat beschreven onder 5. Ook de overige, ambtshalve, aanpassingen staan hier beschreven.

7. VASTSTELLING REACTIENOTA ZIENSWIJZEN

Behoort bij het besluit van de gemeenteraad van Staphorst d.d. 15 december 2020 tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan "De Slagen partiële herziening fase 2".