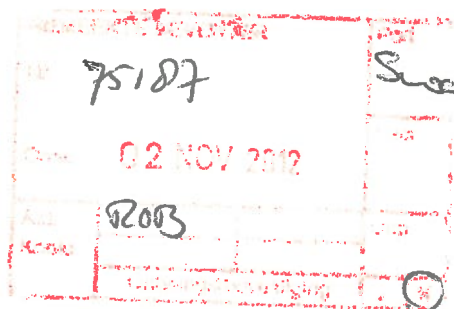


Werkexemplaar

Raad van de gemeente Deventer
Postbus 5000
7400 GC DEVENTER



Datum
31 oktober 2012

Ons nummer
201207226/1/R1

Uw kenmerk
TEL/75187

Onderwerp
Deventer
Bp., besluit hogere grenswaarde en
Beeldkwaliteitplan Amstellaan e.o.

Behandelend ambtenaar
R. Hamelink
070-4264012

In de bovenvermelde zaak is uitspraak gedaan. Een afschrift van deze uitspraak treft u hierbij aan.

Hoogachtend,

de secretaris van de Raad van State,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'V' and 'S'.

mr. H.H.C. Visser

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

H.G. Hurenkamp, wonend te Deventer,
appellant,

en

de raad van de gemeente Deventer,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 6 juni 2012 heeft de raad het bestemmingsplan "Amstellaan e.o." vastgesteld.

Tegen dit besluit heeft Hurenkamp beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

Hurenkamp en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De zaak is door een meervoudige kamer van de Afdeling verwezen naar een enkelvoudige.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 17 oktober 2012, waar Hurenkamp, en de raad, vertegenwoordigd door S. Klaver, N.H.F. Mulder, beiden werkzaam bij de gemeente, en E. Graumans, werkzaam bij Met Graumans, zijn verschenen.

Overwegingen

1. Het bestemmingsplan is opgesteld ten behoeve van de reconstructie van de Amstellaan, een van de belangrijkste verkeersaders in Deventer. Volgens de plantoelichting is de capaciteit van deze laan ontoereikend en komt deze vanwege de ontwikkeling van de nieuwe wijk Steenbrugge verder onder druk te staan. Voorts vormt de Amstellaan een fysieke barrière tussen het westelijke en oostelijke deel van de Rivierenwijk en bestaat volgens de plantoelichting de wens om de verbinding tussen deze wijkdelen te verbeteren. Het bestemmingsplan voorziet onder meer in een overgang over de Amstellaan ter verbinding van de Oude Bathmenseweg in de Rivierenwijk-West naar de Deltalaan in de Rivierenwijk-Oost (hierna: de overgang) en een verhoging van de Amstellaan ten behoeve van de realisering van een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers (hierna: de onderdoorgang). Als gevolg hiervan wordt de Rivierenwijk-West niet langer ontsloten op de Amstellaan en zal de ontsluiting onder meer plaatsvinden via de Veenweg-Zuid.

2. De raad stelt zich op het standpunt dat Hurenkamp geen belanghebbende is in de onderhavige bestemmingsplanprocedure omdat het vervallen van de ontsluiting van de Rivierenwijk-West op de Amstellaan, geen direct gevolg is van het onderhavige plan, maar van het nog te nemen verkeersbesluit.

2.1. De Afdeling overweegt dat het onderhavige bestemmingsplan de realisering van de overgang en onderdoorgang mogelijk maakt en dat dat tot gevolg zal hebben dat de Rivierenwijk-West niet langer wordt ontsloten via de Amstellaan maar via de Veenweg. Nu Hurenkamp aan de Veenweg woont, zal hij gevolgen ondervinden van het plan. Reeds hierom kan Hurenkamp worden aangemerkt als belanghebbende. Dat het voorheen geldende bestemmingsplan niet in de weg stond aan het realiseren van de

overgang en onderdoorgang doet hier niet aan af. Evenmin doet hieraan af dat de ontsluitingsmogelijkheden van de Rivierenwijk-West op de Amstellaan pas kunnen vervallen na daartoe strekkende verkeersbesluiten, nu met het onderhavige bestemmingsplan het realiseren van de overgang en onderdoorgang en daarmee het vervallen van die ontsluitingsmogelijkheden planologisch mogelijk worden gemaakt.

3. Hurenkamp richt zich tegen het bestemmingsplan voor zover dat tot gevolg heeft dat de Rivierenwijk-West wordt ontsloten op de Veenweg-Zuid. Dit leidt volgens Hurenkamp tot filevorming en daardoor verkeersonveilige situaties, geluidhinder, trillinghinder en een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van de Veenweg-Zuid. Volgens hem dient een nieuwe ontsluiting van de Rivierenwijk-West op de Snipperlingsdijk – de zogenoemde westelijke inprikker – te worden gerealiseerd. Voorts voert Hurenkamp aan dat het verkeersonderzoek is gebaseerd op onjuiste uitgangspunten. In dit verband wijst hij er op dat de inbreidingslocatie T&D-terrein en de nieuwe woonwijk Steenbrugge ten onrechte niet zijn meegenomen bij de berekening van de verkeersintensiteiten op de Veenweg-Zuid en dat onduidelijk is of en in hoeverre de uitbreiding van hogeschool Saxion hierbij is meegenomen. Ten slotte voert Hurenkamp aan dat het gebruik van de Veenweg-Zuid als ontsluitingsweg in strijd is met het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Buitengracht-Oost".

3.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het opwaarderen van de Amstellaan tezamen met het afsluiten van de Veentunnel in zuidelijke richting zal leiden tot een verkeersafname op de Veenweg-Zuid, zodat het bestemmingsplan geen negatieve gevolgen heeft voor Hurenkamp.

3.2. De Veenweg-Zuid is in het bestemmingsplan "Buitengracht-Oost" bestemd als "Verkeer" ter plaatse waarvan onder meer wegen zijn toegestaan. Uit dit bestemmingsplan volgt niet dat het gebruik van de Veenweg-Zuid als ontsluitingsweg voor de Rivierenwijk-West niet is toegestaan. Gelet hierop faalt het betoog dat het onderhavige bestemmingsplan tot gevolg heeft dat de Veenweg-Zuid wordt gebruikt in strijd met het bestemmingsplan "Buitengracht-Oost".

3.3. Voorop staat dat op 8 juli 2008 een verkeersbesluit is genomen ten behoeve van het afsluiten van de Veentunnel in zuidelijke richting, maar dat deze verkeersmaatregel nog niet is uitgevoerd. Uit het rapport "Second opinion verkeersmodel Amstellaan – Veenweg" van Met Graumans van 2 april 2012 (hierna: de second opinion) volgt dat in het basisjaar 2008 de verkeersintensiteiten op de Veenweg-Zuid in zuidelijke richting ongeveer 5.500 en in noordelijke richting ongeveer 5.850 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etmaal) bedroegen. In 2020 zullen na de instelling van eenrichtingsverkeer in de Veentunnel en het vervallen van de ontsluitingen van de Rivierenwijk-West op de Amstellaan deze intensiteiten ongeveer 0 respectievelijk 7.250 mvt/etmaal bedragen. Verder volgt uit de second opinion dat bij de berekening van deze aantallen wel rekening is gehouden met de herinrichting van het T&D-terrein, maar niet met de realisering van de nieuwe wijk Steenbrugge en de uitbreiding van hogeschool Saxion. In aanvulling op deze berekeningen is in de second opinion voorts berekend dat

de ontwikkeling van de locatie Steenbrugge met ongeveer 1.250 woningen alsmede de uitbreiding van de hogeschool Saxion met bijbehorende parkeerplaatsen tezamen met twee andere ontwikkelingen die een toename van de verkeersintensiteiten op de Veenweg tot gevolg hebben, leiden tot een stijging van de verkeersintensiteit op de Veenweg tot 9.175 mvt/etmaal.

Uit de stukken en ter zitting is gebleken dat ten behoeve van de realisering van de nieuwe woonwijk Steenbrugge op 7 juli 2010 het bestemmingsplan "Steenbrugge" is vastgesteld, welk besluit bij uitspraak van de Afdeling van 22 februari 2012 (zaak nr. 201009253/1/R1; www.raadvanstate.nl) in rechte onaantastbaar is geworden. Voorts zijn op 26 mei 2011 ten behoeve van de uitbreiding van hogeschool Saxion met bijbehorende parkeerplaatsen een omgevingsvergunning en een ontheffing van artikel 2.5.30, vijfde lid, van de Bouwverordening Deventer verleend. Deze besluiten dateren van voor de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan zodat deze moeten worden meegenomen bij de berekening van de verkeersintensiteiten. Nu ter zitting aannemelijk is geworden dat ook bij een verkeersintensiteit van 9.175 mvt/etmaal de capaciteit van de Veenweg-Zuid voldoende is, wordt in hetgeen Hurenkamp heeft aangevoerd geen grond gevonden voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat ter plaatse van de Veenweg-Zuid geen filevorming en evenmin verkeersonveilige situaties zullen ontstaan. In dit kader is van belang dat de raad ter zitting heeft toegelicht dat de capaciteit van een weg met name wordt bepaald door de kruispunten, in dit geval door het kruispunt Veenweg-Snipperlingsdijk. De capaciteit van dit kruispunt zal worden verhoogd en dit zal volgens de raad tezamen met een afname van de verkeersintensiteiten op de Veenweg leiden tot een betere situatie ter plaatse. Bij voornoemd oordeel betreft de Afdeling verder dat Hurenkamp niet aannemelijk heeft gemaakt dat in geval van hevige regenval of ongelukken het verkeer, waaronder hulpdiensten, zodanig moet omrijden dat de raad niet zonder nadere maatregelen de ontsluiting van de Rivierenwijk-West op de Veenweg-Zuid mogelijk had kunnen maken.

3.4. De Afdeling overweegt voorts dat in het niet nader onderbouwde standpunt van Hurenkamp geen grond wordt gevonden voor het oordeel dat het bestemmingsplan zal leiden tot een toename van de geluidhinder en trillinghinder en een verslechtering van de luchtkwaliteit reeds omdat de totale verkeersintensiteiten op de Veenweg-Zuid zullen afnemen. Dat de verkeersintensiteiten op de rijstrook in noordelijke richting toenemen is, in het bijzonder gelet op het feit dat uit het vorenstaande volgt dat aannemelijk is dat de filevorming op deze rijstrook niet zal toenemen, in dit kader niet relevant.

3.5. Gelet op het vorenstaande oordeel, bestaat voorts geen grond voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft kunnen afzien van het mogelijk maken van een nieuwe ontsluiting van de Rivierenwijk-West op de Snipperlingsdijk – de eerder genoemde westelijke inrikker. Hierbij betreft de Afdeling dat aanvankelijk plannen bestonden om aan de Rivierenwijk ongeveer 500 woningen toe te voegen, met als gevolg dat een nieuwe ontsluiting noodzakelijk was, maar dat deze plannen zijn gewijzigd in die zin dat het aantal te slopen en nieuw te bouwen woningen in de Rivierenwijk

ongeveer gelijk zal zijn, als gevolg waarvan geen nieuwe ontsluiting meer noodzakelijk is. Indien een nieuw bestemmingsplan voor de Rivierenwijk echter meer woningen mogelijk maakt dan het aantal woningen dat wordt gesloopt, kunnen belanghebbenden zich in die bestemmingsplanprocedure richten tegen de ontsluiting van de voorziene woningen.

4. In hetgeen Hurenkamp heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Het beroep is ongegrond.

5. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart het beroep ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. J.A. Hagen, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. W.P. van Kooten-Vroegindeweij, ambtenaar van staat.

w.g. Hagen
lid van de enkelvoudige kamer

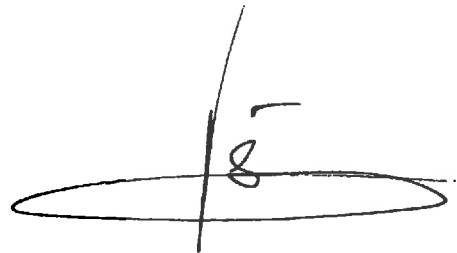
w.g. Van Kooten-Vroegindeweij
ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 31 oktober 2012

559.

Verzonden: 31 oktober 2012

Voor eensluidend afschrift,
de secretaris van de Raad van State,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' and 'S' intertwined, with a horizontal line across the middle.

mr. H.H.C. Visser

Raadvergadering
DD. 06 JUN 2012
Besluit <i>conform</i> nr. <i>unaven</i>

3E

RAADSVOORSTEL

Onderwerp	: Bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' en beeldkwaliteitplan Amstellaan		
Raadvergadering	: 6 juni 2012	Politieke markt d.d.:	: 23 mei 2012
Agendapunt	: 5	Portef.houder	: Wethouder Pierey
Voorstelnummer	: 701331	BenW-besluit d.d.:	: 1 mei 2012
Team	: Ruimtelijk Ontwerp en Beheer		

Voorstel

1. De reactienota zienswijzen bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' vast te stellen;
2. Het bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' vast te stellen. Dit bestemmingsplan bestaat uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0150.P261-VG01 met de bijbehorende bestanden. Voor de locatie van de geometrische planobjecten is gebruik gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de kadastrale kaart versie september 2010;
3. geen exploitatieplan op basis van artikel 6.12, tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
4. de bevoegdheid om een exploitatieplan vast te stellen te delegeren aan het college, voor zover het college gebruik maakt van haar bevoegdheid het bestemmingsplan te wijzigen, zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.'. Dit op grond van artikel 6.12, eerste en tweede lid, en artikel 3.6, eerste lid, onder a van de Wet ruimtelijke ordening;
5. het beeldkwaliteitplan Amstellaan (d.d. 22 december 2011) vast te stellen als onderdeel van de Welstandsnota.

Inleiding

Na vaststelling, door het college op 7 februari 2012, heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' conform het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voor zes weken (16 februari t/m 28 maart) ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn drie zienswijzen ingediend.

Beoogd resultaat

Met dit bestemmingsplan wordt de reconstructie van de Amstellaan, het realiseren van twee ongelijkvloerse wijkverbindingen, het aanleggen van een nieuwe wijkontsluitingsweg en het verplaatsen van woonwagendstandplaatsen juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

Kader

Wet ruimtelijke ordening

Op grond van afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan de gemeenteraad een bestemmingsplan, onder andere voor ruimtelijke ontwikkelingen, vast stellen.

Algemene wet Bestuursrecht

Op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet Bestuursrecht zal het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Een ieder heeft de mogelijkheid een zienswijze in te dienen.

Raadsbesluit Go/no go wijkverbindingen Rivierenwijk Amstellaan

Op 20 juli 2011 heeft de gemeenteraad besloten om in te stemmen met het verder uitwerken en gereed te maken van het ontwerp voor de Wijkverbindingen Rivierenwijk en de reconstructie Amstellaan, op basis van het concept Stedenbouwkundig Raamwerk en het schetsontwerp/integraal Programma van Eisen.

4. Wijzigingsbevoegdheden en exploitatieplan

Het bestemmingsplan bevat een algemene wijzigingsbevoegdheid waarmee bouwplannen mogelijk gemaakt zouden kunnen worden waarvoor een exploitatieplan zou moeten worden vastgesteld. Dit is een bevoegdheid van de raad. Het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid is een bevoegdheid van burgemeester en wethouders. Als voor een wijzigingsplan ook een besluit omtrent een exploitatieplan moet worden genomen, is het wenselijk dat deze bevoegdheid ook bij burgemeester en wethouders ligt. De raad kan deze bevoegdheid delegeren, bij het vaststellen van het bestemmingsplan waar de betreffende wijzigingsbevoegdheid in is opgenomen.

5. Vaststellen beeldkwaliteitplan Amstellaan d.d. 22 december 2011

Het belang van het project is voor de wijk en de bewoners zo groot is dat de gemeente in samenwerking met de bewoners de ruimtelijke kwaliteit van de wijkverbindingen en de landschappelijke inpassing van de Amstellaan gedetailleerd heeft vastgelegd in een BKP. In het beeldkwaliteitsplan wordt het project Amstellaan beschreven vanuit twee deelontwerpen. Enerzijds zijn er de kunstwerken die qua uitstraling op elkaar en op de specifieke locaties aansluiten. Anderzijds zijn er de parklandschappen die per gebied een eigen sfeer en kwaliteit hebben en daarbij op elkaar aansluiten. Verder worden er algemene aspecten zoals het lichtplan en duurzaamheid beschreven. Met het beeldkwaliteitplan wordt een toetsingskader vastgesteld waaraan de Welstandscommissie de benodigde vergunningen kan toetsen. Het BKP is opgenomen in de contractstukken voor de realisatie door de aannemer. Het beeldkwaliteitplan zal een onderdeel gaan vormen van de Welstandsnota. De Planadviesraad heeft het BKP getoetst en uitgesproken er veel waardering voor te hebben. De Planadviesraad heeft tevens bevestigd dat het plan goed als kader voor de vergunningaanvragen kan worden gehanteerd.

Draagvlak

Voor het project Amstellaan zijn in de afgelopen jaren vele overleggen geweest met de bewoners van de Rivierenwijk en andere belanghebbenden. De betrokken werkgroepen en veel bewoners hebben aangegeven zich goed te kunnen vinden in de huidige plannen. Wel wordt de gemeente gevraagd om goed te bewaken of na realisatie niet meer overlast ontstaat op bepaalde plaatsen in de wijk dan in de plannen wordt voorspeld.

Op het ontwerpbestemmingsplan zijn slechts een beperkt aantal zienswijzen ingediend. Hieruit blijkt ook dat het bestemmingsplan draagvlak kent vanuit de buurt.

Financiële consequenties

Het project Amstellaan is een gemeentelijk project. De gemeente is financieel verantwoordelijk. De financiële consequenties zijn in het kader van het project reeds in beeld gebracht. Dit bestemmingsplan zorgt ervoor dat het project juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt. Buiten de kosten van de planvorming heeft het product 'bestemmingsplan' daarom geen financiële consequenties.

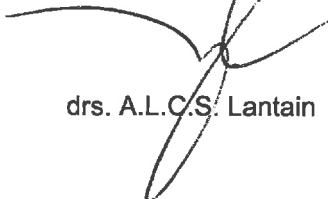
Aanpak/uitvoering

Na vaststelling van het bestemmingsplan worden de volgende stappen genomen:

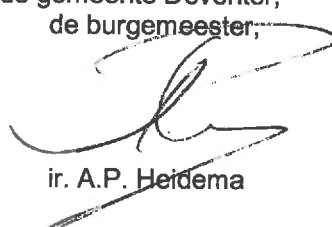
- Publiceren van het vastgestelde bestemmingsplan in het digitale Gemeentebblad en in de Staatscourant;
- Het vastgestelde bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage leggen ten behoeve van de beroepstermijn;

Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn, mits geen voorlopige voorziening wordt aangevraagd.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris,



drs. A.L.C.S. Lantain



ir. A.P. Heidema

RAADSBESLUIT

Onderwerp : Bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' en beeldkwaliteitplan Amstellaan

Raadsvergadering : 6 juni 2012

Agendapunt : 5

Voorstelnummer : 701331

Team : Ruimtelijk Ontwerp en Beheer

Politieke markt d.d.: 23 mei 2012

Portef.houder : wethouder Pierey

BenW-besluit d.d.: 1 mei 2012

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 1 mei 2012, nummer 701331, team Ruimtelijk Ontwerp en Beheer,

BESLUIT

1. De reactienota zienswijzen bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' vast te stellen;
2. Het bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' vast te stellen. Dit bestemmingsplan bestaat uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0150.P261-VG01 met de bijbehorende bestanden. Voor de locatie van de geometrische planobjecten is gebruik gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de kadastrale kaart versie september 2010;
3. Geen exploitatieplan op basis van artikel 6.12, tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
4. De bevoegdheid om een exploitatieplan vast te stellen te delegeren aan het college, voor zover het college gebruik maakt van haar bevoegdheid het bestemmingsplan te wijzigen, zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.'. Dit op grond van artikel 6.12, eerste en tweede lid, en artikel 3.6, eerste lid, onder a van de Wet ruimtelijke ordening;
5. Het beeldkwaliteitplan Amstellaan (d.d. 22 december 2011) vast te stellen als onderdeel van de Welstandsnota.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 6 juni 2012.

De raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,



drs. S.J. Peet



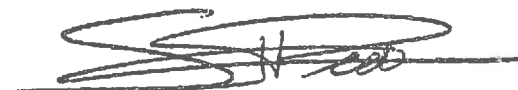
jr. A.P. Heidema

Reactienota Zienswijzen

Bestemmingsplan 'Amstellaan e.o..'

Gemeente Deventer
April 2012

Behoort bij besluit van de
Raad der gemeente DEVENTER
dd. 6 juni 2012
No 701331 De Griffier,



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	3
	ONTWERPBESTEMMINGSPLAN	3
	LEESWIJZER	3
2	ZIENSWIJZEN ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN	4
	INGEDIENDE ZIENSWIJZEN	4

1 Inleiding

Ontwerpbestemmingsplan

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 7 februari 2012 ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan 'Amstellaan e.o.'. Dit plan heeft van 16 februari tot en met 28 maart 2012 ter inzage gelegen, conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4. van de Algemene wet Bestuursrecht. Tegen het plan zijn drie zienswijzen ingediend.

Deze reactienota bevat de samenvatting en beantwoording van de zienswijzen ten aanzien van bovengenoemd plan.

Leeswijzer

Deze reactienota betreft de zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.'. Per zienswijze is in deze nota een samenvatting opgenomen met daarbij de beantwoording.

2 Zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan

Ingediende zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' heeft ter inzage gelegen van 16 februari tot en met 28 maart 2012. Binnen deze termijn zijn drie zienswijzen binnen gekomen. Deze zienswijzen zijn op tijd ingediend en voorzien van de benodigde gegevens en daarom ontvankelijk.

Hierna zijn de zienswijzen samengevat weergegeven en voorzien van beantwoording. Daar waar wordt gesproken van het 'project Amstellaan' wordt het gehele infrastructurele project bedoeld. Dit omvat meer dan dat wat in het bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' wordt geregeld. Het project Amstellaan betreft namelijk ook het opwaarderen van het kruispunt Snipperlingsdijk/Amstellaan en het opwaarderen van de Hanzeweg tot en met het kruispunt Schonenvaarderstraat, deze onderdelen vallen buiten het bestemmingsplangebied.

2.1. Reclamant 1

Samenvatting

1. In de bekendmaking van het bestemmingsplan is niet vermeld dat er 4 wijkontsluitingen gaan verdwijnen (via een ander project later nog één: de Veenweg-Noord, vanwege afsluiting van de Veentunnel). Dit is tendentius, manipulerend, onvolledig en daardoor incorrect.
2. Vanwege het afkoppelen van 2 relevante wijkontsluitingen naar de Rivierenwijk-west, te weten de 'Oude Bathmenseweg' en de 'Maasstraat' (en afsluiting 'Veentunnel') en het afwentelen van de nadelige gevolgen hiervan op de Veenweg-Zuid is reclamant direct belanghebbende.
3. In de Herijking Nota Hoofdwegenstructuur (HWS) 2007 wordt aangegeven, dat er maatregelen nodig waren en zijn om de verkeersstromen op de Veenweg te beteugelen. Het gemeentelijk beleid richt zich echter met name op de aanpak van de problemen m.b.t. de Veenweg-Noord.
4. De verkeersintensiteiten voor de weggedeelten Veenweg-Noord en Veenweg-Zuid zijn totaal verschillend. Door het instellen van eenrichtingsverkeer in de Veentunnel in noordelijke richting daalt het aantal verkeersbewegingen voor beide weggedeelten niet evenredig. Het zal voor de Veenweg-Noord positiever uitpakken dan voor de Veenweg-Zuid, alleen al omdat de Veenweg-Zuid de toegang vormt naar de parkeerfaciliteiten van instellingen en bedrijven aan de Snipperlingsdijk en Handelskade, waaronder Saxion, ROC, Tauw en Prorail. Een dergelijke verkeersbeweging-generator bestaat voor de Veenweg-Noord niet. Bovendien zullen belanghebbenden die via de Veenweg-Noord en tunnel naar de parkeerfaciliteiten van voornoemde instellingen en bedrijven en de Rivierenwijk-West rijden, na afsluiting van de tunnel via de Veenweg-Zuid komen, daarom ontlasting voor de Veenweg-Noord maar extra belasting voor de Veenweg-Zuid.
5. Een ontsluiting van de Rivierenwijk-West via de Veenweg-Zuid is onacceptabel. Nu zijn er al een onaanvaardbaar aantal verkeersbewegingen op de Veenweg-Zuid, die weliswaar iets zullen afnemen als de doorgang van de Veentunnel vanaf noord komt te vervallen, maar minder dan wordt voorgespiegeld.
6. Een direct nadeel van het vervallen van de doorgang van de Veentunnel vanaf noord is voor reclamant als aanwonende dat zijn woning vanaf het noorden niet meer toegankelijk wordt en de enig over te blijven ontsluiting via het zuiden zwaarder wordt belast.
7. In de nieuwe plannen is de westelijke inrikker volgens de nieuwe motivatie niet meer nodig, zogenaamd vanwege computerberekeningen die een aantal mv/e lieten zien die een nieuwe ontsluiting voor het westelijk deel van de rivierenwijk niet meer nodig maakte. Reclamant heeft geen vertrouwen in de gehanteerde computermodellen.
8. Reclamant doet het voorstel om wel een westelijke inrikker aan te leggen. Daarmee ontstaat de mogelijkheid tot een 2e aan/afvoerroute Snipperlingsdijk/NS-emplacement. Met een eenrichtingsroute zouden de parkeerplaatsen op het emplacement (spoorzone) daardoor tevens beter ontsloten kunnen worden, aansluitend op de in 1e instantie bedoelde en gewenste ontsluiting van de Rivierenwijk-west, zonder de automatische en gekoppelde verzwaring van de Veenweg-Zuid. Er is geen directe noodzakelijke koppeling tussen de Schipbeekstraat en de inrikker, omdat die volgens reclamant in meer oostelijke richting aangelegd moet worden.
9. Reclamant maakt zich zorgen over de consequenties voor de waarden van het onroerend goed.
10. Via de Veenweg-Zuid wordt een groot aantal verkeersbewegingen gegenereerd als gevolg van de parkeerfaciliteiten op het voormalige NS-emplacement.

11. Ter plaatse van het NS-emplacement is de bestemming bij de hernieuwing van de bestemmingsplannen gewijzigd in 'Verkeer/Railverkeer/Parkeerterrein'. Van dit terrein is geen andere aan- afvoerroute dan de Veenweg-Zuid/Berkelweg.
12. In het project 'Spoorzone Deventer' is doelbewust geen rekening gehouden met de effecten van het project op de verkeersintensiteit op de Veenweg-Zuid.

Beantwoording

1. *Bekendmaking ontwerpbestemmingsplan*

Het bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' maakt het mogelijk om juridisch-planologisch de wijkverbindingen te kunnen realiseren. Het afsluiten van wegen, of het instellen van éénrichtingsverkeer wordt niet met een bestemmingsplan geregeld, hiervoor is het nemen van een verkeersbesluit nodig.

Ook zonder het bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' zou het, door het nemen van verkeersbesluiten, mogelijk zijn om de kruisingen van de Oude Bathmenseweg/Deltalaan en de Maasstraat met de Amstellaan af te sluiten.

In het bestemmingsplan waar in de bekendmaking naar wordt verwezen wordt wel aangegeven wat het project Amstellaan inhoudt.

2. *Belanghebbende*

Op een bestemmingsplan is het voor iedereen mogelijk om zienswijzen in te dienen. Of reclamant belanghebbende is, is bij besluitvorming over het ontwerpbestemmingsplan niet aan de orde.

3, 4, 5, 6 *Gemeentelijk beleid, verkeersmodel, eenrichtingsverkeer Veentunnel*

Naar aanleiding van het genoemd beleid zijn meerdere maatregelen getroffen om de verkeersstromen op de Veenweg te verminderen en het leefklimaat te verbeteren.

Een aantal van deze maatregelen richt zich op de Veenweg-Noord. Dit wegdeel is in 2009/2010 voorzien van stil asfalt en aparte fietsstroken. De Rielierweg, die de Veenweg kruist, is aangelegd als fietsstraat, waardoor verkeer op de Veenweg verplicht moet stoppen. Hierdoor wordt deze route onaantrekkelijker voor autoverkeer.

De voorgenomen instelling van het partiële eenrichtingsverkeer (alleen voor gemotoriseerd verkeer) in noordelijke richting ten hoogte van de Veentunnel zorgt voor het verminderen van verkeer vanuit het noorden richting de Snijperingsdijk. Dit levert voordeel op voor de Veenweg-zuid.

Het verkeersbesluit tot het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting op de Veenweg tussen de Oude Bathmenseweg en de Weseperstraat (dit betreft hoofdzakelijk de Veentunnel) voor alle bestuurders, uitgezonderd fietsen en bromfietsen is genomen op 8 juli 2008 (kenmerk 2008.92221). Reclamant is niet in verweer gekomen tegen dit besluit. Het besluit zal, (zoals aanbevolen in de nota HWS en zoals geadviseerd door Districtchef Politie IJsselland) worden uitgevoerd nadat de Amstellaan verdubbeld is en het kruispunt Amstellaan-Snijperingsdijk is opgewaarderd. Deze beide ontwikkelingen zijn opgenomen in het project Amstellaan. Met de verdubbeling van de Amstellaan wordt een beter alternatief voor de Veenweg gecreëerd

Reclamant heeft aangegeven geen vertrouwen te hebben in het door de gemeente gehanteerde verkeersmodel. Om deze reden is door de gemeente een second opinion aangevraagd om de toepassing van het verkeersmodel te controleren.

In het rapport 'Second opinion verkeersmodel – Veenweg' (Met Graumans, 11 april 2012) is een second opinion uitgevoerd op de toepassing van het verkeersmodel, de resultaten en de conclusies.

De conclusies uit de second opinion zijn dat het verkeersmodel in voldoende mate de basissituatie weergeeft waardoor het 'veilig' gebruikt kan worden om toekomstscenario's en varianten met elkaar en met de basissituatie 2008 te vergelijken.

In alle gevallen zal de verkeersintensiteit op de Veenweg in de toekomst lager zijn dan in de basissituatie 2008. Dat geldt zelfs voor een situatie waarin de doorstroming op de Veenweg optimaal zou zijn en alle (ruimtelijke) toekomstopties binnen de gemeente Deventer zouden worden gerealiseerd.

Ten slotte geeft het verkeersmodel aan dat de verkeersbelasting op de Veenweg sterk varieert met de mate van doorstroming op de Veenweg. Als de doorstroming verbetert, wordt er verkeer van de parallelle routes Brinkgreverweg en Amstellaan naar de Veenweg getrokken. En omgekeerd geldt dat als de doorstroming op de Veenweg afneemt dat er verkeer naar die

parallele routes verdwijnt. De uiteindelijke verkeersbelasting op de Veenweg zal dan ook erg bepaald worden door de inrichting, beleving en mate van doorstroming op de Veenweg en de parallele routes. Het is aan te bevelen om de inrichting en beleving van de Veenweg sterk te laten afwijken van de parallele route Brinkgeverweg. In de praktijk is bijsturing, indien nodig en gewenst, altijd mogelijk door de verkeersweerstand op de Veenweg te verhogen. Hoe dan ook mag geconcludeerd worden dat de verkeersintensiteiten, met het instellen van eenrichtingsverkeer, altijd zullen afnemen ten opzichte van de basissituatie 2008.

7, 8 Westelijke inprikker

In de second opinion is ook een westelijke ontsluitingsweg meegenomen in de berekeningen. Uit de berekeningen blijkt dat met twee aansluitingen op de Rivierenwijk-west op het wegvak tussen de Snipperlingsdijk en de ingang van Saxion zich een mindere verkeersintensiteit voordoet dan met één aansluiting.

Omdat er ook met één aansluiting zich een mindere verkeersintensiteit zal voordoen dan de basissituatie in 2008, is er voor gekozen om in de plannen uit te gaan van één aansluiting op de Snipperlingsdijk voor de Rivierenwijk-West.

In de plannen uit 2005 werd nog gerekend met twee wijkontsluitingen op de Rivierenwijk-West. De reden hiervan was dat in de plannen van 2005 er meer woningen in dat deel van de Rivierenwijk zouden worden opgericht. De woonwagenlocatie aan de Oude Bathmenseweg en het speelveld bij speeltuin De Ark waren toen ook als woningbouwlocatie aangewezen. Met meer woningen was een tweede ontsluiting nodig. Nu er minder woningen worden gerealiseerd, is een tweede ontsluiting niet noodzakelijk.

Een nieuwe, 2^e aansluiting voor de Rivierenwijk-west is verkeerskundig niet nodig en daarmee planologisch-juridisch niet te legitimeren.

In onderstaande tabel zijn de berekende verkeersintensiteiten op de Veenweg weergegeven. Voor de complete toelichting wordt verwezen naar het rapport 'Second opinion verkeersmodel – Veenweg' (Met Graumans, 11 april 2012).

Berekende verkeersintensiteiten met verkeersmodel voor de Veenweg (motorvoertuigen/etmaal), afgerond op eenheden van 25 mvt					
Locatie/wegvak	Richting	Basis 2008	Autonoom 2020	Variant 2020, één aansluiting	Variant 2020, twee aansluitingen
Spoorwegviaduct	Noord	5.850	7.500	7.275	7.425
Spoorwegviaduct	Zuid	5.500	6.775	0	0
Spoorwegviaduct twee richtingen	Noord+Zuid	11.350	14.275	7.275	7.425
Tussen Snipperlingsdijk en ingang Saxion	Noord	6.050	7.125	8.125	7.300
Tussen Snipperlingsdijk en ingang Saxion	Zuid	5.600	6.350	1.075	350
Tussen Snipperlingsdijk en ingang Saxion twee richtingen	Noord+Zuid	11.650	13.425	9.200	7.650

9. Planschade

Indien reclamant verwacht dat door het vaststellen van het bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' een waardedaling van zijn onroerend goed ontstaat, dan bestaat er een mogelijkheid om een planschadevergoeding aan te vragen op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is. Meer informatie hierover kan gevonden worden op <http://www.deventer.nl/loket/product-en-dienstencatalogus/bestemmingsplan-tegemoetkoming-planschade>.

10, 11 NS-emplacement

De parkeerfaciliteiten op het voormalige NS-emplacement zijn geen onderdeel van de ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen. In de berekeningen van het verkeersmodel zijn de verkeersbewegingen vanuit deze parkeerfaciliteiten meegenomen.

Ter plaatse van het (voormalige) NS-emplacement gelden twee bestemmingsplannen.

Het bestemmingsplan 'Buitengracht-Oost' is in september 2011 onherroepelijk geworden. Hierin is het parkeerterrein aan de westkant van de Veentunnel opgenomen met de bestemming 'Verkeer-Parkeerterrein', op dezelfde manier zoals al in het bestemmingsplan Grachtengordel-Oost 2000 was opgenomen. Hier is dus geen sprake van uitbreiding.

Het bestemmingsplan Rivierenwijk Snippeling is in december 2010 onherroepelijk geworden.

Hierin is ter plaatse van het parkeerterrein ten oosten van de Veentunnel de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' opgenomen. Gronden met deze bestemming mogen gebruikt worden voor het railverkeer alsmede voor wegen, voet- en rijwielpaden met de daarbij behorende parkeervoorzieningen. Ook hier is geen sprake geweest van uitbreiding van het parkeerterrein.

Beide bestemmingsplannen zijn meegenomen in het gebruikte verkeersmodel. Verdere opmerkingen in relatie tot deze bestemmingsplannen worden in het kader van het bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.' niet meer beantwoord, aangezien de plannen al onherroepelijk zijn.

12. Spoorzone

De ontwikkelingen uit het project 'Spoorzone Deventer' zijn geen onderdeel van het bestemmingsplan 'Amstellaan e.o.'. Het gaat in dit project om de herinrichting van de stationsomgeving en de ontwikkeling van de Stadscampus (uitbreiding Saxion). Deze projecten zijn nog niet zover gevorderd dat er al een ruimtelijke procedure opgestart kan worden. In de second opinion is wel aandacht besteed aan de uitbreiding van Saxion. Op het moment dat er besluitvorming rondom het project Spoorzone komt, zou reclamant daartegen in verweer kunnen komen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

2.2. Reclamant 2 Stichting Veensnip

Samenvatting

Reclamant verwijst voor de inhoudelijke gronden van de zienswijze naar de zienswijze zoals ingediend door reclamant 1.

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van reclamant 1.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

2.3. Reclamant 3 Veiligheidsregio IJsselland

Samenvatting

In het eerdere advies van de Veiligheidsregio (11 januari 2012) is gebruik gemaakt van verouderde informatie over het bedrijf Descol kunststof chemie B.V. Vanwege een wijziging in de hoeveelheid opgeslagen stoffen is een nieuwe kwantitatieve risico-analyse (QRA) gemaakt. Hieruit blijkt dat de grens van het invloedsgebied op 362 meter ligt in plaats van de eerder genoemde 700 meter. Dit was echter nog niet aangepast op de Risicokaart.

De Veiligheidsregio verzoekt om het aanpassen van de gegevens op de Risicokaart (prof versie) voor Descol kunststof chemie B.V.

Tevens verzoekt de veiligheidsregio om het bedrijf Descol kunststof chemie B.V. voor de volledigheid op te nemen als risicobron voor het plangebied.

Beantwoording:

Het aanpassen van de Risicokaart zal moeten worden opgepakt buiten de procedure van dit bestemmingsplan.

Voor de volledigheid is in de paragraaf 'externe veiligheid' van de toelichting van het bestemmingsplan het bedrijf Descol Kunststof chemie opgenomen. Zoals aangegeven is het 1% letaliteitsgebied (invloedsgebied) van het bedrijf Descol Kunststof chemie door middel van een kwantitatieve risicoanalyse bepaald op 362 meter. Dit invloedsgebied reikt in het plangebied tot juist de noordzijde van de Snipperlingsdijk. Binnen dit gebied bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare bestemmingen. Strikt genomen behoeft met deze risicobron op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen geen rekening te worden gehouden. Bij een brand in de opslaggebouwen voor gevaarlijke stoffen kunnen ten gevolge van de giftige rookwolk die dat met zich meebrengt nog steeds gewonden vallen in het plangebied. Voor de volledigheid wordt in de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico in de toelichting van dit bestemmingsplan alsnog op dit scenario ingegaan.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van de toelichting van het bestemmingsplan.

