

Reactienota

Inrichtingsvoorstel Parkeerterrein de Worp Bestemmingsplan Parkeerterrein de Worp

Gemeente Deventer
Mei 2017

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	4
1.1 PROCEDURE.....	4
1.2 SAMENVATTING VAN DE WIJZIGINGEN	4
1.2.1 Wijzigingen in de regels van het bestemmingsplan	4
1.2.2 Wijzigingen op de verbeelding van het bestemmingsplan	5
1.2.3 Wijzigingen in de toelichting van het bestemmingsplan.....	5
1.2.4 Wijzigingen in het inrichtingsplan.....	5
2. BESTEMMINGSPLAN	6
2.1 INGEDIENDE ZIENSWIJZEN.....	6
2.2 BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN PER ONDERWERP	7
2.2.1 Behoeft.....	7
2.2.2 Parkeerregime	8
2.2.3 Geluidhinder	8
2.2.4 Verkeersontsluiting.....	9
2.2.5 Luchtkwaliteit	9
2.2.6 Financiële uitvoerbaarheid.....	10
2.2.7 Inrichtingsplan.....	10
2.2.8 Ruimtelijke kwaliteit	11
2.3 SAMENVATTING EN BEANTWOORDING PER ZIENSWIJZE	13
2.3.1 Zienswijze 1	13
2.3.2 Zienswijze 2.....	14
2.3.3 Zienswijze 3.....	15
2.3.4 Zienswijze 4.....	16
2.3.5 Zienswijze 5.....	19
2.3.6 Zienswijze 6.....	21
2.3.7 Zienswijze 7	23
3. INRICHTINGSVOORSTEL	26
3.1 INGEDIENDE INSPRAAKREACTIES	26
3.1. Inspraakreactie 1	26
3.2. Inspraakreactie 2.....	27
3.3. Inspraakreactie 3.....	27
3.4. Inspraakreactie 4.....	28
3.5. Inspraakreactie 5.....	28
3.6. Inspraakreactie.....	28
3.7. Inspraakreactie 7.....	29
3.8. Inspraakreactie 8.....	29
3.9. Inspraakreactie 9.....	30
3.10. Inspraakreactie 10.....	30
3.11. Inspraakreactie 11.....	31
3.12. Inspraakreactie 12.....	31
3.13. Inspraakreactie 13.....	31
3.14. Inspraakreactie 14.....	32
3.15 Inspraakreactie 15.....	32
3.16 Inspraakreactie 16.....	33

3.17 Inspraakreactie 17.....	33
3.18 Inspraakreactie 18.....	34
3.19 Inspraakreactie 19.....	35
3.20 Inspraakreactie 20.....	36
3.21 Inspraakreactie 21.....	36
4. AMBTELIJKE AANPASSINGEN	38
4.1 ARCHEOLOGIE	38
4.2 BOMEN EFFECT ANALYSE.....	38
5. BIJLAGEN	39
I BIJLAGE LUCHTKWALITEIT	39

1. Inleiding

1.1 Procedure

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 31 januari 2017 besloten:

1. In te stemmen met het ontwerp bestemmingsplan "Parkeerterrein de Worp". Dit bestemmingsplan bestaat uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0150.P335-OW01.GML met bijbehorende bestanden. Hierbij is voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de basisregistratie kadaster (BRK), versie 1 juli 2017;
2. het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen voor zienswijzen;
3. In te stemmen met het voorlopig ontwerp van het inrichtingsvoorstel 'parkeerterrein de Worp';
4. Het voorlopig ontwerp inrichtingsvoorstel ter inzage te leggen voor inspraak;
5. De nota en het besluit openbaar te maken.

Het bestemmingsplan heeft van donderdag 9 februari tot en met 22 maart 2017 ter inzage gelegen, conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4. van de Algemene wet Bestuursrecht.

Tegen het bestemmingsplan zijn zeven zienswijzen ingediend.

Op het inrichtingsvoorstel zijn 21 inspraakreacties ingediend.

De zienswijzen hebben veelal overlap in onderwerpen. Daarom is er voor gekozen om per onderwerp een beantwoording op te stellen. In de puntsgewijze beantwoording van de zienswijzen wordt dan ook veelal verwezen naar de algemene beantwoording per onderwerp. Daar waar dat niet mogelijk is, is de beantwoording onder de samenvatting van de zienswijze weergegeven.

Bovenstaande geldt ook voor de ingediende inspraakreacties op het inrichtingsvoorstel.

Een aantal insprekers en reclamanten heeft aangegeven in gesprek te willen met de gemeente om hun ideeën en reactie nader toe te lichten. Met deze partijen zijn overleggen geweest op 12 april, 19 april en 20 april.

1.2 Samenvatting van de wijzigingen

1.2.1 Wijzigingen in de regels van het bestemmingsplan

- a. Toevoegen begripsbepaling 'publiekstreckende evenementen'.
- b. Lid 3.1 c en i zijn verwijderd, ontsluiting van het terrein door de bomerrij/bestemming Groen is niet nodig.
- c. Lid 3.1 e en lid 3.2 b en c zijn verwijderd, geen speelvoorziening/ontmoetingsplaats, ook geen bouwregels daarvoor.
- d. Lid 4.1 f, g en h zijn verwijderd. Wel zijn voetpaden toegestaan, om struinpaden mogelijk te maken.
- e. Toevoegen van 5.1. onder a 'parkeervoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein'.
- f. Toevoegen van 5.1. onder b. 'incidentele parkeervoorzieningen' ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - reserve parkeerterrein';
- g. Lid 5.1 i, lid 5.2.2 en lid 5.2.3 a en c zijn verwijderd, geen speelvoorziening/ontmoetingsplaats, ook geen bouwregels daarvoor.
- h. Toevoegen lid 5.4.1 specifieke gebruiksregels, een bepaling voor de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - reserve parkeerterrein'.
- i. Toevoegen lid 5.4.3 voorwaardelijke verplichting ten behoeve van uitvoeren maatregelen inrichtingsplan.
- j. Toevoegen lid 5.5 afwijken van de gebruiksregels, waarbij afgeweken kan worden van voorwaardelijke verplichting door andere maatregelen met vergelijkbaar beschermingsniveau.

- k. Toevoegen lid 5.6 Wijzigingsbevoegdheid, waarbij de mogelijkheid bestaat om, onder voorwaarden van onder andere een aangetoonde behoefte, het reserve parkeerterrein als permanent parkeerterrein te gebruiken.
- l. Het inrichtingsplan is toegevoegd aan de bijlage bij de regels.

1.2.2 Wijzigingen op de verbeelding van het bestemmingsplan

- a. de afstand van de parkeervoorziening tot de bomenrij is vergroot naar aanleiding van de Bomen effect analyse. Hierdoor is de bestemming 'groen' die op de bomenrij ligt verbreed.
- b. Ter plaatse van de eerste boom van de bomenrij wordt de ontsluiting aangelegd. Op de verbeelding wordt dit deel gewijzigd van 'Groen' naar 'Verkeer-Verblijfsgebied'.
- c. De afstand van de parkeervoorziening tot de Bolwerksweg is aangepast, dit gebied heeft de bestemming 'Groen' gekregen, deze berm heeft een breedte van ten minste 8 meter.
- d. Het permanente parkeerterrein Melksterweide alsmede de parkeerplaatsen langs de Twelloseweg (Avenue) hebben de aanduiding 'parkeerterrein' gekregen.
- e. Het deel van de parkeervoorziening dat bedoeld is om gebruikt te worden als reservegebied heeft de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein' gekregen.
- f. De dubbelbestemmingen 'Waarde-Archeologie-4' en 'Waarde-Archeologie-5' zijn toegevoegd.

1.2.3 Wijzigingen in de toelichting van het bestemmingsplan

- a. In de hele toelichting zijn de genoemde landschapsmaatregelen vervangen door de beplantingssoorten meidoorn en/of sleedoorn.
- b. Paragraaf 2.2 Beschrijving toekomstige situatie is op onderdelen aangepast naar aanleiding van het gewijzigde inrichtingsplan.
- c. Paragraaf 3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening is aangevuld.
- d. Paragraaf 3.2.4 Ladder duurzame verstedelijking is aangevuld/aangepast.
- e. Paragraaf 3.3.1 is aangepast door de Ontwerp omgevingsvisie en verordening te vervangen door de nieuwe visie en verordening.
- f. Paragraaf 3.4.4 Bomenbeleidsplan is aangevuld met vermelding van Bomen effect analyse.
- g. Aan paragraaf 5.3.3 Planopzet is de toelichting op de gewijzigde planregels aangevuld.
- h. De Bomen effect analyse is toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting.

1.2.4 Wijzigingen in het inrichtingsplan

- a. Het totaal aantal nieuwe parkeerplaatsen is gereduceerd. In plaats van 350 parkeerplekken telt het inrichtingsplan een maximale capaciteit van 327 parkeerplaatsen. Hiervan worden ca. 222 plaatsen (half)verhard aangelegd. Daarnaast komt er een groenstrook waar tijdens evenementen nog ruimte is voor ca. 105 plaatsen.
- b. Parallel aan de bomenlaan worden 4 rijen parkeerplaatsen aangelegd. De overige 2 rijen uit het eerdere inrichtingsvoorstel worden als reserve voor toekomstige ontwikkelingen aangemerkt. Deze reserve plaatsen worden niet fysiek aangelegd, hier blijft de ondergrond grasland.
- c. Uitgangspunt voor inrichting is dat het parkeerterrein een zoveel mogelijk bij het weidegebied van de Melksterweide passende uitstraling krijgt. Daarom zal zo veel mogelijk met grasverharding worden ingericht, gebruik makend van materialen die probleemloos verwijderd kunnen worden.
- a. De afstand tussen de "Ganzevoet" bij de aanmeerplek van het pontje en de parkeervoorziening is vergroot. De afstand van de Bolwerksweg tot aan het parkeerterrein bedraagt tenminste 8 meter.
- b. De afstand tot de bomen van de Avenue is vergroot van 4 tot 8 m, op basis van de uitkomsten van de Boom effect analyse
- c. De ontsluiting van het nieuwe parkeerterrein ligt direct na de coupure in de dijk. Om deze ontsluiting mogelijk te maken, zal 1 lindeboom worden gekapt. Het betreft de eerste boom in de huidige rij, waardoor de laanstructuur in stand blijft.
- d. Meidoornhagen zijn weggelaten langs de Bolwerksweg ten gunste van de openheid van het landschap. Er komt enkel solitaire nieuwe aanplant van meidoorn en/of sleedoorn.
- e. Solitaire meidoorn of sleedoornstruiken zijn toegevoegd in parkeerterrein zelf, in de berm tussen parkeerterrein en Bolwerksweg en in de Melksterweide aan de grens met het parkeerterrein.
- f. Het parkeren bij het talud van de Wilhelminabrug wordt tegengegaan door het graven van een greppel of droge sloot.

2. Bestemmingsplan

2.1 Ingediende zienswijzen

Tegen het bestemmingsplan zijn zeven zienswijzen ingediend.

De zienswijzen zijn allen tijdig ingediend. Enkele zienswijzen waren ingediend namens een groep personen en waren niet voorzien van alle handtekeningen. Deze personen zijn in de gelegenheid gesteld om de zienswijze alsnog te ondertekenen. Enkele personen hebben geen handtekening gezet en zijn derhalve niet-ontvankelijk.

De zienswijzen betreffen veelal gelijke onderwerpen. In paragraaf 2.2 is de beantwoording per onderwerp opgenomen. In paragraaf 2.3 zijn alle zienswijzen samengevat en voorzien van een beantwoording. Hierbij kan ook verwezen worden naar de beantwoording per onderwerp in paragraaf 2.2.

2.2 Beantwoording zienswijzen per onderwerp

2.2.1 Behoeft

In het Ambitiedocument voor de binnenstad *Bericht aan de Stad* (2010) is vastgelegd dat we een stad willen zijn die de moeite waard is om er te wonen, te werken en te recreëren. Deventer ontwikkelt, groeit en heeft ambities. Voldoende parkeerplaatsen zijn een voorwaarde voor nieuwe (toekomstige) ontwikkelingen als nieuwe centrumfuncties, wonen boven winkels (zie Parkeerbeleidsplan 2013), inbreidingslocaties in de binnenstad en het streven naar een autoluwe binnenstad. Nieuwe parkeerplaatsen zijn nodig wanneer het bestaande parkeeraanbod ontoereikend is om tegemoet te komen aan de toegenomen parkeerbehoefte.

Dit bestemmingsplan wordt opgesteld om tegemoet te komen aan de behoefte aan parkeermogelijkheden voor zowel bezoekers van de binnenstad, bezoekers van De Worp en omgeving en bewoners van De Hoven.

Bezoekers binnenstad

Speerpunt van het beleid voor een aantrekkelijke (historische) binnenstad¹ is een autoluwere binnenstad met minder geparkeerde voertuigen op de pleinen en minder zoekverkeer. Het uiteindelijk beoogde effect is dat door een samenhangend pakket van maatregelen er een aantrekkelijke binnenstad ontstaat die (extra) bezoekers trekt. De bezoekers zijn essentieel voor levendigheid en het in stand houden en versterken van de economische vitaliteit.

Over de gehele binnenstad gezien is er volgens de Parkeermonitor 2016 voldoende parkeercapaciteit, echter deze capaciteit is scheef verdeeld over de stad. Ook is niet elke plek acceptabel als parkeerplek uitgaande van de doellocatie (bestemming). In het parkeerbeleidsplan 2013 zijn de acceptabele loopafstanden opgenomen en is aangegeven wanneer er in een bepaald gebied sprake is van onvoldoende parkeerruimte waardoor het zoeken naar een vrije plek (te) veel tijd in beslag neemt.

In het zuidelijke gedeelte van de binnenstad is de parkeerdruk zo hoog, dat er wel gesproken kan worden van een parkeerprobleem. Op het moment dat het Grote Kerkhof hier autovrij wordt gemaakt, betekent dit dat er circa 110 parkeerplekken vervallen. Het Grote Kerkhof ligt in een gebied dat op meerdere momenten in de week een hogere bezettingsgraad kent. Ontwikkelingen die de binnenstad autoluwer maken, zoals het autovrij maken van pleinen, vragen om alternatieve parkeerlocaties op acceptabele loopafstand van de functies in dit gedeelte van de binnenstad. Planologisch is er in dit deel van de binnenstad geen ruimte meer voor de opvang van de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen, terwijl de dynamiek van de stad daar wel om vraagt. In het parkeerbeleid is gekozen voor parkeervoorzieningen op terreinen aan de randen van de binnenstad. Voor het zuidelijke deel van de binnenstad zijn hiervoor locaties in het Sluiskwartier (Raambuurt) en op de Worp aangewezen.²

De plannen voor het Sluiskwartier zijn in ontwikkeling. Het is afhankelijk van de besluitvorming over deze plannen of er in het Sluiskwartier ook extra parkeerplaatsen ten behoeve van de binnenstad gerealiseerd kunnen worden.

De Worp is aangewezen als geschikte parkeerlocatie voor opvang van het tekort in de binnenstad vanwege de acceptabele bereikbaarheid via de veerpont en de Wilhelminabrug. De uitbreiding van de parkeermogelijkheden op de Worp biedt daarnaast ook mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen (toevoeging van functies en/of autoluwer maken binnenstad).

Bezoekers en bewoners van de Worp en De Hoven

In de huidige situatie kennen de bestaande parkeerplaatsen op de Worp regelmatig een hoge parkeerdruk. Naast het gebruik door bezoekers van de binnenstad die via het pontje of de brug oversteken, wordt er ook geparkeerd voor activiteiten in en in de omgeving van het Worpplantsoen en de uiterwaarde van de IJssel. Vanuit de wijk de Hoven is in 2011 door een bewonerswerkgroep

¹ Parkeerbeleidsplan, januari 2013, paragraaf 4.1 en Bericht aan de stad, Deventer binnen bereik, Uitkomst bereikbaarheidsconclaf: beslisdokument, paragraaf 2.5

² Uitbreiding van het parkeren op de Worp is al aan de orde in het Masterplan IJsselfront uit 2004 en de kadernotitie parkeren uit 2005

aangegeven dat in de wijk een tekort aan parkeerplaatsen wordt ervaren, met name gedurende het weekend. Aan de gemeente is het verzoek gedaan om met oplossingen voor dit probleem te komen. De aanleg van deze parkeervoorziening zien wij als oplossing voor de parkeerdruk in de wijk De Hoven.

2.2.2 Parkeerregime

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesproken over een parkeerregime. Dit parkeerregime vormt weliswaar onderdeel van het gehele project, maar wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Gezien de vele opmerkingen in de zienswijzen over het parkeerregime is dit hieronder nader toegelicht. Omdat echter dit onderwerp juridisch geen deel uitmaakt van het bestemmingsplan, is het zo dat ook na vaststelling van het bestemmingsplan, het parkeerregime gewijzigd kan worden.

In de openbare ruimte worden parkeertarieven als belastingmaatregelen gebruikt om ruimte beter te verdelen onder doelgroepen. Op deze manier ontstaat een betere ruimtelijke ordening en wordt de ruimte effectiever gebruikt. Dit leidt in nagenoeg alle gemeenten tot gedifferentieerde tarieven. Waar de behoefte aan regulering hoog is worden (zwaardere) (tarief)maatregelen getroffen. Waar er geen behoefte is aan regulering zijn er geen (tarief)maatregelen.

Deventer streeft naar goede parkeervoorzieningen aan de randen van de stad voor bezoekers die langer in de stad verblijven en kort parkeren dicht bij de bestemming. De tarieven in de garages en aan de randen zijn lager dan in de binnenstad op straat. De Worp is een van de voorzieningen aan de rand van de binnenstad.

Het parkeren op het nieuwe parkeerterrein op de Worp is gratis gemaakt vanuit het oogpunt dat de Worp geen onderdeel uitmaakt van de binnenstad zelf. Wel is de potentie aanwezig dat dit een goede locatie is om van daaruit de binnenstad te bezoeken. Deze locatie is echter voor de bezoeker niet voor niets. Er zijn twee drempels die bezoekers moeten overkomen, te weten de afstand tot de binnenstad en de bereikbaarheid van de binnenstad. De bezoekers die parkeren op de Worp hebben tijd nodig om de afstand te overbruggen en de binnenstad te bereiken. Dit zal met name via het pontje gaan. Daarnaast zal er voor de overgang met het pontje betaald moeten worden.

Parkeren op de Worp is vanuit kwalitatief oogpunt (vooral voor winkelend publiek voor de binnenstad), minder aantrekkelijk dan een parkeervoorziening in de binnenstad van Deventer zelf. De parkeervoorzieningen in het centrum liggen veelal dicht bij de bestemming en kennen bovendien geen afhankelijkheid van de veerpont. Daarom verwachten wij niet dat de mogelijkheid van gratis parkeren op de Worp zal leiden tot leegstand van de parkeergarages.

Dat er in de gemeente Deventer gratis geparkeerd kan worden, is daarnaast een volstrekt normale benadering van de publieke ruimte. Denk hierbij aan alle nieuwbouwwijken en industrieterreinen waar in de openbare ruimte ook in parkeren wordt voorzien en het voor de gebruiker gratis is.

De bestaande parkeervoorziening op de Worp (langs de Twelloseweg, de Avenue) staat onder druk. Dit wordt onderschreven door de uitkomsten van de Parkeermonitor 2016. Bewoners van de woongebied De Hoven ervaren met name in de weekenden en bij evenementen overlast van uitwijkende parkeerders. Door gratis parkeren op de Worp (Melksterweide) aan te bieden, wordt voorkomen dat uitwijkgedrag naar de Hoven blijft plaatsvinden.

De cultuurhistorische waarde van de Avenue met de lindebomen willen we koesteren en zo mogelijk versterken door de bomen voldoende groeipotentie te geven. We overwegen de beeldkwaliteit te versterken door het instellen van een licht parkeerregime (bijvoorbeeld een laag dagtarief) op dit deel van de Twelloseweg, waardoor automobilisten gestimuleerd worden om te parkeren op de Melksterweide en niet langs de Avenue. Ook voor dit parkeerregime geldt dat dit na de vaststelling van het bestemmingsplan nog gewijzigd kan worden indien blijkt dat hiervoor gegronde redenen zijn.

2.2.3 Geluidhinder

Door de extra parkeerplekken zal het autoverkeer en ook de geluidbelasting op de Twelloseweg toenemen.

De berekende geluidbelasting voldoet niet aan de richtwaarde voor nieuwe situaties van 48 dB(A). De maximaal toegestane grenswaarde van 63 dB(A) voor het stedelijk gebied wordt echter niet overschreden. Omdat een geluidbelasting van 55-58 dB(A) voor stedelijke situaties binnen de gemeente Deventer niet uitzonderlijk is, beoordelen wij dit als acceptabel voor het woon- en leefklimaat aan de Twelloseweg.

Daarbij is gerekend met een worst-case situatie van een nieuw parkeerterrein met 350 parkeerplaatsen. Het op basis van zienswijzen en reacties geoptimaliseerde inrichtingsplan maakt maximaal 327 parkeerplaatsen mogelijk.

2.2.4 Verkeersontsluiting

Aanrijroute parkeerterrein De Worp

Verkeer vanaf de stad gebruikt nu de Hoge Worp (eenrichtingsverkeer) als aanrijroute. Verkeer vanaf richting Terwolde komt via de Worp. Voor verkeer vanaf Twello en Wilp is zowel links- als rechtsafslaan voor de Wilhelminabrug op dit moment niet mogelijk, waardoor dit verkeer geen gebruik kan maken van het aanrijden via de Lage of de Hoge Worp. Dit verkeer neemt de Twelloseweg om de parkeerplaats te bereiken.

Vertrekkend verkeer parkeerterrein De Worp

Verkeer richting Deventer gaat via de Lage Worp. Verkeer richting Terwolde slaat op de rotonde direct rechtsaf. Verkeer richting Apeldoorn- Twello en Wilp steekt de rotonde veelal recht over en rijdt via de Twelloseweg naar de Rijksstraatweg.

Gezien de toename van verkeer op de Twelloseweg is ook gekeken of een alternatieve ontsluiting via de Lage Worp (eenrichtingsverkeer) mogelijkheden biedt. Na de onderdoorgang van de brug kan men de Rijksstraatweg oversteken om richting Apeldoorn te rijden. Deze mogelijkheid bestaat in de huidige situatie al, maar wordt weinig gebruikt omdat het niet de kortste route is, men moet de rotonde driekwart rond en rijdt daarmee ten opzichte van de Twelloseweg een eind om. Het oversteken van de Rijksstraatweg is bovendien lastig, men moet twee verkeerstromen door, zowel naar als vanaf de brug. Zeker op drukke momenten is dat een lastige opgave. Ook is deze oversteek onveiliger dan de route via de Twelloseweg vanwege het ontbreken van een verkeersregelininstallatie. Onveiliger voor de automobilisten zelf, maar ook voor kruisend fietsverkeer.

Omdat een substantiële toename van het linksafslaan vanaf de Lage Worp op de drukke Rijksstraatweg richting Apeldoorn, waarbij een vrij liggend fietspad moet worden gekruist, niet verkeersveilig wordt geacht, en dit ook niet de kortste verbinding betreft, is in het gebruikte verkeersmodel niet met deze mogelijkheid gerekend.

Het mogelijk maken van een verkeersveiliger ontsluiting voor verkeer van of naar Twello, Wilp of Apeldoorn via de Lage Worp vraagt om (ingrijpende) inrichtingsmaatregelen, die niet als wenselijk worden gezien op deze locatie. Bovendien verandert de meest logische route via de Twelloseweg hierdoor niet.

Deze mening wordt gedeeld door zowel het adviesbureau Goudappel Coffeng als ambtelijk door de gemeente Voorst.

Veiligheid Twelloseweg

Voor de veiligheid op de Twelloseweg zijn er in de omgeving van de school al enkele verkeersdrempels, die een lage snelheid afdwingen. De verkeertoename op de Twelloseweg is door onderhavige ontwikkeling niet dusdanig hoog dat de verkeersveiligheid hiermee in het geding komt. De verkeersintensiteit blijft ruimschoots onder de maximale streefwaarde voor een 30 km straat (5.000-6000 mvt/etm).

Indien blijkt dat er klachten ontstaan door filevorming door de vri, dan is het mogelijk om de instellingen van de vri alsnog aan te passen.

2.2.5 Luchtkwaliteit

Om een beeld te krijgen van de luchtkwaliteit op de Twelloseweg is de meest nabijgelegen weg beschouwd die onderdeel is van de hoofdinfrastructuur. In het uitgevoerde onderzoek naar de luchtkwaliteit is de situatie op de N344/Rijksstraatweg beschouwd. Uit dit onderzoek (ref: DVT493Abf0003.01, datum 10 januari 2017) blijkt dat de concentraties langs de N344/Rijksstraatweg ruim beneden de grenswaarden blijven.

Op basis van de verhouding van de verkeersintensiteiten op de N344/Rijksstraatweg (ongeveer 18.000 mvt/etm) en de Twelloseweg (ongeveer 2.260 mvt/etm) kan aannemelijk worden gemaakt dat de luchtkwaliteit langs de Twelloseweg ruim beneden de grenswaarden ligt en zal blijven liggen. Ook de te verwachten verkeerstoename van en naar de parkeerlocatie zal niet leiden tot een dermate hoge verkeersintensiteit op de Twelloseweg dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit zullen worden benaderd of overschreden.

Filevorming op de Twelloseweg

In de zienswijze wordt aangegeven dat bij rood licht op de verkeerslichten aan de kruising van de Twelloseweg met de N344 reeds filevorming tot ver in de Twelloseweg optreedt.

Hierbij willen wij opmerken dat de kans dat de 327 auto's die een plaats kunnen hebben op de nieuwe parkeervoorziening allen op hetzelfde moment aankomen en tegelijkertijd weer vertrekken, erg gering is.

Om hier toch een uitspraak over te kunnen doen is een enigszins vergelijkbare situatie in de Monitoringstool geraadpleegd. Gekeken is naar de luchtkwaliteit langs de Emmastraat, bij de aansluiting van de Wilhelminabrug (ter hoogte van de Werfstraat). Dit is een drukke weg in Deventer, waar in de spitsperioden altijd sprake is van een wachtrij voor de verkeerslichten. Eveneens is sprake van woningen die dicht op de weg zijn gesitueerd. Uit de gegevens kan worden geconcludeerd dat ook in een situatie waarbij sprake is van filevorming op de weg de concentraties van de relevante stoffen voor de luchtkwaliteit ruim beneden de grenswaarden blijven.

Op basis van voorgaande rekenresultaten kan voor de luchtkwaliteit langs de Twelloseweg worden aangehouden dat ook in het geval van filevorming ten gevolge van de ontwikkeling van de parkeerlocatie, dit niet zal leiden tot een overschrijding van de normen van de luchtkwaliteit.

Op basis van het voorgaande kan worden gesteld dat de luchtkwaliteit ten gevolge van de ontwikkeling zo zorgvuldig mogelijk in beeld is gebracht. In voldoende mate is aannemelijk gemaakt dat de ontwikkeling geen bezwaren ontmoet op het aspect luchtkwaliteit.

Een volledige beschouwing is opgenomen in bijlage 1 bij deze reactienota.

2.2.6 Financiële uitvoerbaarheid

In het parkeerbeleidsplan is opgenomen waar uitbreiding van parkeren is voorzien. De Worp is opgenomen in het parkeerbeleidsplan. De gemeente is voornemens de aanleg te financieren vanuit de reserve bouwbijdragen. Deze reserve is expliciet ingesteld om kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van parkeren te financieren. Bij de vergunningaanvragen van diverse ontwikkelingen wordt getoetst of de toename van de parkeerbehoefte kan worden opgevangen. Als dit niet lukt, kan de ontwikkelaar de toegenomen vraag "afkopen" bij de gemeente via een parkeerbijdrage.

2.2.7 Inrichtingsplan

Meerdere reacties hebben geleid tot het optimaliseren van het inrichtingsvoorstel.

In het inrichtingsplan dat aan dit bestemmingsplan is gekoppeld in de vorm van een voorwaardelijke verplichting tot uitvoering, is zo veel mogelijk rekening gehouden met de voorstellen die in de reacties zijn aangedragen. Op basis van de ingediende zienswijzen en de reacties op het inrichtingsplan is het plan aangepast. Daarbij is op gronden van ruimtelijke kwaliteitswinst ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan de oppervlakte van het parkeerterrein verkleind en de oppervlakte groen vergroot.

Aanpassingen in het inrichtingsplan zijn de volgende:

- a. Het totaal aantal nieuwe parkeerplaatsen is gereduceerd. In plaats van 350 parkeerplekken telt het inrichtingsplan een maximale capaciteit van 327 parkeerplaatsen. Hiervan worden ca. 222 plaatsen (half)verhard aangelegd. Daarnaast komt er een groenstrook waar tijdens evenementen nog ruimte is voor ca. 105 plaatsen.
- b. Parallel aan de bomenlaan worden 4 rijen parkeerplaatsen aangelegd. De overige 2 rijen uit het eerdere inrichtingsvoorstel worden als reserve voor toekomstige ontwikkelingen aangemerkt. Deze reserve plaatsen worden niet fysiek aangelegd, hier blijft de ondergrond grasland.
- c. Uitgangspunt voor inrichting is dat het parkeerterrein een zoveel mogelijk bij het weidegebied van de Melksterweide passende uitstraling krijgt. Daarom zal zo veel mogelijk met grasverharding worden ingericht, gebruik makend van materialen die probleemloos verwijderd kunnen worden.
- g. De afstand tussen de "Ganzevoet" bij de aanmeerplek van het pontje en de parkeervoorziening is vergroot. De afstand van de Bolwerksweg tot aan het parkeerterrein bedraagt ten minste 8 m.

- h. De afstand tot de bomen van de Avenue is vergroot van 4 tot 8 m, op basis van de uitkomsten van de Boom effect analyse
- i. De ontsluiting van het nieuwe parkeerterrein ligt direct na de coupure in de dijk. Om deze ontsluiting mogelijk te maken, zal 1 lindeboom worden gekapt. Het betreft de eerste boom in de huidige rij, waardoor de laanstructuur in stand blijft.
- j. Meidoornhagen zijn weggelaten langs de Bolwerksweg ten gunste van de openheid van het landschap. Er komt enkel solitaire nieuwe aanplant van meidoorn en/of sleedoorn.
- k. Solitaire meidoorn of sleedoornstruiken zijn toegevoegd in parkeerterrein zelf, tussen de Bolwerksweg en de parkeerplaats en in de Melksterweide aan de grens met het parkeerterrein.
- l. Het parkeren bij het talud van de Wilhelminabrug wordt tegengegaan door het graven van een greppel of droge sloot.

Er is niet gekozen voor het verplaatsen van het parkeerterrein in de richting van de Wilhelminabrug. Deze locatie ligt verder van het voetveer en van het Worpplantsoen. Op deze locatie is de ontsluiting problematisch, onder meer vanwege de waterkering. Het zuidoostelijke deel van de Melksterweide is laag gelegen en daardoor te nat. Ophogen van het terrein mag volgens Rijkswaterstaat met niet meer dan 50 m³. Dat zou betekenen dat grond vanaf de andere kant van de weide verplaatst zou moeten worden, waarbij wellicht niet voldoende opgehoogd kan worden om het gewenste resultaat te bereiken. Bovendien is dit afgraven landschappelijk niet gewenst. In het gebied is bestaande beplanting aanwezig, waar de aanleg van het terrein een negatief effect op zou hebben. Ook dit deel van de Melksterweide bevindt zich in het beschermd stadsgezicht. Vanaf de stadskant, de Wilhelminabrug en de Bolwerksweg ligt deze locatie vol in het zicht. Deze locatie krijgt extra ruimtelijke kwaliteit in het nu voorliggende plan, door het terugdringen van autoverkeer en berm-parkeren en het actief investeren in landschap- en natuurontwikkeling. Er is ook niet gekozen voor het in stand houden van de parkeermogelijkheid in de berm van het talud van de Wilhelminabrug. Parkeren wordt op één nieuw terrein geconcentreerd zodat er in het overige deel van de Melksterweide een ruimtelijke kwaliteitsslag gemaakt kan worden.

2.2.8 Ruimtelijke kwaliteit

Een permanente parkeerplaats is inderdaad een wijziging van de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied. Een parkeerterrein op deze specifieke locatie heeft een negatief effect op de natuurlijke open en groene eigenheid van de omgeving. Dit negatieve effect op de bestaande ruimtelijke kwaliteit dient vereffend te worden door compenserende en mitigerende maatregelen.

Op basis van de ingediende zienswijzen en de reacties op het inrichtingsplan is het plan heroverwogen en op onderdelen aangepast. Daarbij is op gronden van ruimtelijke kwaliteitswinst ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan de oppervlakte van het parkeerterrein verkleind en de oppervlakte groen vergroot.

Ruimtelijke kwaliteit is een containerbegrip voor zowel de functionele kwaliteit, de beeldkwaliteit en de ecologische kwaliteit. Hieronder worden de compenserende en verzachtende maatregelen voor deze kwaliteiten beschreven.

Functionele kwaliteit

Het aanleggen van een parkeerterrein op deze locatie is met name ingegeven door de nabijheid van het voetveer naar de binnenstad van Deventer. Ook bezoekers van de Hoven, het Worpplantsoen en andere recreatieve voorzieningen in de uiterwaarden kunnen op het nieuwe parkeerterrein, dicht bij de voor hen van belang zijnde voorzieningen, een plek vinden. In het Worpplantsoen zijn regelmatig activiteiten en er zijn diverse recreatieve mogelijkheden in de omgeving. Het is denkbaar dat in de toekomst deze activiteiten zullen toenemen, waardoor ook hiervoor structurele parkeervoorzieningen gewenst zijn.

De huidige functionele kwaliteit van het gehele gebied is vanwege het verspreid parkeren langs de Bolwerksweg en het talud van de Wilhelminabrug niet optimaal. Langs de Bolwerksweg wordt her en der geparkeerd, in de berm of half op de straat. Op piekdagen wordt veelvuldig in de bermen en deels op de rijbaan van de Bolwerksweg geparkeerd. Dit is niet in overeenstemming met de doelstellingen van het beschermd stadsgezicht. Door het concentreren van deze auto's op een daarvoor aangewezen parkeerterrein en het instellen van een parkeerverbod op de overige plaatsen, wordt het gebied in de nieuwe situatie veiliger en minder rommelig. De wijziging van de verkeersfunctie van de Bolwerksweg naar fietspad zal de aantrekkelijkheid van deze toeristische route aanmerkelijk

verbeteren voor fietsers en wandelaars. Ook de verkeersveiligheid zal verbeteren. De Bolwerksweg is al onderdeel van een lange afstandfiets en –wandelaroute (landelijke Hanzefietsroute (LF3) van Kampen naar Millingen en wandelaroute Hanzestedenpad).

De parkeervoorziening is een noodzakelijke voorziening om de bezoekers te kunnen faciliteren en een rommelige uitstraling op het omliggende gebied te minimaliseren. Dat de beoogde locatie goed functioneert als parkeervoorziening is gebleken bij het regelmatig gebruik als tijdelijk parkeerterrein tijdens bijvoorbeeld evenementen in Deventer.

Beeldkwaliteit:

De toekomstige parkeervoorziening wijzigt de beeldkwaliteit van het gebied. De aanblik van een parkeerterrein met auto's wordt laag gewaardeerd in een groene omgeving. De aanleg van het parkeerterrein in het beschermde stadsgezicht dient daarom zorgvuldig ingepast te worden. De locatie van de parkeervoorziening is zo gekozen dat een groot deel van de Melksterweide open blijft en zichtbaar is vanaf de stadszijde, de Wilhelminabrug en de Bolwerksweg.

Vanaf de stadskant ligt straks het parkeerterrein achter de bestaande bebouwing aan de Bolwerksweg en is vanaf die kant dan ook nauwelijks zichtbaar. Vanaf de Wilhelminabrug is er wel zicht op het nieuwe parkeerterrein, maar het geheel biedt een minder rommelig beeld dan de verspreide auto's in de huidige situatie. Vanaf de Twelloseweg (Avenue) wordt het zicht op het parkeerterrein gefilterd door de bestaande bomenlaan.

Om de beeldkwaliteit van de parkeerplaats te verbeteren, worden op strategische plaatsen groenelementen (meidoorn en/of sleedoorn) aangeplant. De afstand tussen het parkeerterrein en de Bolwerksweg ter hoogte van de woningen wordt groter; de berm wordt hier minimaal 8 meter breed. Het wijzigen van de Bolwerksweg naar fietspad en het tegengaan van parkeren in de bermen resulteren in een verbetering van de beeldkwaliteit.

Het ontmoedigen van het parkeren langs de Avenue (Twelloseweg) kan ook bijdragen aan de beleving van de cultuurhistorische waarden van deze laan.

Ecologische kwaliteit

Bij de inrichtingsopgave zijn de actuele natuurwaarden (bomen van de Avenue en de waardevolle flora in de Melksterweide) uitgangspunt geweest voor de locatiekeuze van de parkeervoorziening. In de toekomstige situatie zijn natuurwaarden toegenomen. De lindebomen van de Avenue krijgen voldoende ontwikkelingsruimte. De afstand van het parkeerterrein tot de boomstammen van de dichtstbij staande lindes wordt vergroot van 4 tot 8 m. De Melksterweide wordt actief ontwikkeld tot een stroomdalgrasland. Tevens wordt streekeigen beplanting in het gebied toegevoegd, passend in de landschapskwaliteiten van de Melksterweide.

In het plan is niet gekozen voor het geheel met beplanting omgeven van de parkeervoorziening vanwege de eis van Rijkswaterstaat tot doorstroombaarheid en vanwege het open landschapskarakter van de Melksterweide. De beoogde beplanting, bijvoorbeeld breed uitgroeiende solitaire meidoorn en/of sleedoorn, past bij de ontwikkeling tot stroomdalgrasland en zorgt voor de nodige inpassing van de parkeervoorziening.

2.3 Samenvatting en beantwoording per zienswijze

Hierna zijn de zienswijzen samengevat weergegeven en voorzien van beantwoording.

2.3.1 Zienswijze 1

Samenvatting

- a. Reclamant is voorstander van het aanleggen van 300 parkeerplaatsen in de Melksterweide. Echter is er door het ontmoedigen van het parkeren langs de bomenlaan en het verwijderen van de plaatsen langs de Bolwerksweg per saldo slechts een winst van 50 gratis plaatsen. Daarbij mag de tweede helft van de weide niet meer worden gebruikt, met evenementen zijn dit tot wel 550 minder gratis parkeerplakken dan vóór de herinrichting.
- b. Door nieuwe trekpleisters zoals de Viking en mogelijk het Deventer Stadsstrand zal het bezoek al gauw méér toenemen dan winst in parkeerplaatsen. Bovendien vallen er parkeervoorzieningen in het centrum weg zoals op het Grote Kerkhof.
- c. Reclamant stelt voor om het betaald parkeren te schrappen.
- d. Reclamant verzoekt om de mogelijkheid te behouden om bij evenementen zoals Deventer op Stelten, Boekenmarkt, Kermis en Dickens Festival, ook de tweede helft van de weide te gebruiken. In de afgelopen jaren heeft de florakwaliteit daar onder niet geleden, zoals uit onderzoek blijkt.
- e. Voor reclamant is het van belang dat de plannen slagen, en dat er ook tijdens evenementen voldoende parkeergelegenheid is. De overtochten tijdens evenementen zijn voor reclamant van groot belang voor de bedrijfsvoering.
- f. Het pontje is méér dan alleen een overtocht, het draagt ook bij aan de toeristische aantrekkelijkheid van Deventer. Een gezonde Thuishaven Veerdienst is dan ook voor Deventer van groot belang.

Beantwoording

- a. *De parkeervoorziening betreft een permanente voorziening. Het is gezien de waarden en kwaliteiten van het gebied van belang dat de gevolgen van de aanleg van de parkeervoorziening zo veel mogelijk beperkt worden. Ter compensatie van het aanleggen van de parkeervoorziening wordt geïnvesteerd in de natuurwaarden van de Melksterweide alsmede het instellen van een parkeerverbod op de Bolwerksweg en langs het talud van de Wilhelminabrug. Volgens de inschattingen van de gemeente worden er ca. 60 informele berm-parkeerplekken langs de Bolwerksweg en ca. 25 informele berm-parkeerplekken langs de Bolwerksweg bij het talud van de Wilhelminabrug geteld, die vervangen worden door een formele parkeerplaats op het nieuwe parkeerterrein. In het inrichtingsplan zijn in totaal 222 parkeerplaatsen ingetekend, met daarnaast een strook grasland als reservelocatie voor circa 105 parkeerplaatsen bij publiekstrekkende evenementen. De consequentie van het aanleggen van een permanente parkeervoorziening is dat in het overige deel van de Melksterweide de natuurontwikkeling prioriteit krijgt. Hier kan dan niet meer incidenteel worden geparkeerd.*
- b. *De Viking en het Stadsstrand zullen weliswaar meer bezoekers trekken, maar wij zijn van mening dat de parkeervoorziening zoals we die in het huidig plan hebben opgenomen voldoende parkeerplaatsen bevat. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoefte).*
- c. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime).*
- d. *De consequentie van het aanleggen van een permanente parkeervoorziening is dat in het overige deel van de Melksterweide de natuurontwikkeling prioriteit krijgt. Hier kan dan niet meer incidenteel geparkeerd worden.*
- e. *Wij begrijpen dat de aanleg van een goede parkeervoorziening van belang is voor de bedrijfsvoering van reclamant. Er zijn echter veel belangen gemoeid met dit plan. Wij wegen alle belangen zo goed mogelijk tegen elkaar af om een plan te maken in de geest van de vastgestelde ambities voor Deventer.*
- f. *Wij onderschrijven deze stelling, de overtocht is een ervaring die bijdraagt aan de toeristische aantrekkelijkheid van de stad.*

Conclusie

De zienswijze wordt niet overgenomen en leidt niet tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

2.3.2 Zienswijze 2

Reclamant kan zich niet verenigen met de aanleg van ruim 250 nieuwe parkeerplaatsen welke gratis ter beschikking worden gesteld.

- a. Het gratis ter beschikking stellen van een dergelijk groot terrein op die locatie is schadelijk voor het gebruik en de exploitatie van de Q-Park garages.
- b. Door het gratis aanbieden van parkeerplaatsen wordt de exploitatie van grootschalige parkeervoorzieningen aan de aanrijroutes van het centrum negatief beïnvloed, wat niet past binnen het Structuurplan 2025. Daar staat het volgende in benoemd: "Het parkeerbeleid in de binnenstad richt zich op het concentreren van parkeerplaatsen voor bezoekers in enkele grootschalige (nieuwe) parkeervoorzieningen, direct aan de aanrijroutes. Het parkeertarief zal worden gebruikt om de verkeers- en parkeersituatie in de gewenste richting te sturen." Reclamant merkt daarbij op dat de gemiddelde bezettingsgraad van de Q-Park garages slechts op zaterdagen de 50% overstijgt en dat nooit sprake is van volledige bezetting.
- c. Reclamant merkt op dat de wandelafstand tot het stadscentrum voor gebruikers van de Q-Parkgarages geringer is dan de wandelafstand van De Worp over de brug naar het centrum en de tijd die met die verplaatsing gemoeid is ook geringer is, dan wanneer gebruikers van De Worp het pontje zouden nemen.
- d. De toetsing aan de ladder duurzame verstedelijking pakt volgens reclamant negatief uit. In de actuele regionale behoefte kan worden voorzien door verkeer naar de bestaande parkeervoorzieningen in de binnenstad te leiden; de bezettingsgraad aldaar laat dat zonder meer toe. De parkeerdruk die de bestaande parkeervoorziening bij De Worp ondervindt en de overlast die daarvan uitgaat is een lokaal handhavingsprobleem, geen actuele regionale ruimtelijke behoefte die wordt opgelost. Er wordt niet duidelijk gemaakt dat de veronderstelde extra parkeerbehoefte niet in bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen. In dat kader worden slechts argumenten aangedragen waarom de locatie De Worp geschikt zou zijn, maar niet waarom in die behoefte niet elders in de bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien.
- e. Reclamant wijst erop dat de gemeente bij de exploitatie van gemeentelijke parkeerterreinen zich dient te houden aan de Wet markt en overheid en in het bijzonder aan het gebod dat de integrale kosten van dat product of die dienst in rekening worden gebracht.
- f. Gratis parkeren is volgens reclamant niet toelaatbaar. Reclamant vraagt zich af in welke behoefte de gemeente met de aanleg van het terrein precies beoogt te voorzien; betaald parkeren is immers al in afdoende mate beschikbaar. Het plan is dan ook in de vorm die de gemeente voor ogen staat, niet uitvoerbaar.

Beantwoording

- a. *Wij zijn van mening dat de aanleg van het parkeerterrein op de Worp niet zal leiden tot onevenredige schade van de Q-parkgarage. Indien reclamant inkomensderving ondervindt dan is het mogelijk hiertoe een verzoek om een tegemoetkoming in schade in te dienen bij het college van Burgemeester en Wethouders. Voor meer informatie over tegemoetkoming in schade verwijzen wij naar Hoofdstuk 6, afdeling 6.1 uit de Wet ruimtelijke ordening, alsmede naar de website van de gemeente Deventer: <https://www.deventer.nl/loketten/digitaal-loket/planschade-schadevergoeding>. Zie ook paragraaf 2.2.6 (Financiële uitvoerbaarheid).*
- b. *Realisatie van parkeerterrein de Worp maakt deel uit van het parkeerbeleidsplan 2013 wat door de raad is vastgesteld in januari 2014. De aanleg van de parkeervoorziening past in de bedoeling van het parkeerbeleid. Het terrein ligt aan een van de aanrijroutes en leent zich voor het langdurig bezoeken van de stad. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoefte).*
- c. *Inderdaad is de wandelafstand tot het stadscentrum van de Q-Parkgarages geringer dan de wandelafstand van De Worp over de brug naar het centrum. De gebruikers van de parkeervoorziening op De Worp ervaren twee drempels, de afstand tot het centrum en de tijd men er over doet om daar te komen. Daarbij betalen de parkeerders op de Worp die gebruik maken van het pontje de kosten voor de overtocht over de IJssel. De betreffende wandelafstand wordt echter wel als acceptabel beschouwd. Zie verder de beantwoording in paragraaf 2.2.2.(Parkeerregime).*
- d. *Zie beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoefte).*
- e. *Het bestemmingsplan regelt slechts de bestemming van het terrein. Het al dan niet hanteren van parkeertarieven en de hoogte ervan worden niet door dit plan gereguleerd. Voor de volledigheid zal de zienswijze van reclamant wel worden beantwoord. Op 1 juli 2012 is de Mededingingswet uitgebreid met de Wet markt en overheid. Dit heeft geleid tot opname in deze wet van een nieuw Hoofdstuk 4B, getiteld 'Overheden en overheidsbedrijven' (de artikelen 25g tot en met 25m). De*

Wet markt en overheid heeft als doel concurrentievervalsing met private bedrijven tegen te gaan en zo gelijk mogelijke concurrentieverhoudingen tussen overheden en bedrijven te creëren. De wet kent hiervoor vier gedragsregels waaraan overheden zich moeten houden, indien zij zelf of via hun overheidsbedrijven economische activiteiten verrichten. De wet heeft geen betrekking op de uitvoering van typische overheidstaken, zoals bijvoorbeeld vergunningverlening, het verstrekken van paspoorten en rijbewijzen, of het voltrekken van huwelijken.

Het opleggen van parkeertarieven in de openbare ruimte heeft in Deventer als expliciet doel het gebruik van schaarse ruimte te reguleren. De aanleg en het aanbieden van openbare parkeergelegenheid op straat kunnen dan ook niet gezien worden als een economische activiteit van de gemeente. De gemeente is de enige partij die dit doet en er is dus geen sprake van een markt waarop meerdere partijen ter zake van dezelfde activiteit met elkaar in concurrentie treden. Omdat geen sprake is van een markt en daarmee evenmin van een economische activiteit hoeft de gemeente ook niet via parkeertarieven de integrale kosten aan de afnemers van de openbare parkeerplaatsen in rekening te brengen.

De gemeentelijke garages vallen wel onder de reikwijdte van de Wet Markt en Overheid. Hiervoor heeft de raad van de gemeente Deventer op 12 november 2014 een algemeen belang besluit genomen als bedoeld in artikel 25h, 5e en 6e lid, van de Mededingingswet. Daarbij heeft de raad besloten dat enkele economische activiteiten van de gemeente Deventer plaatsvinden in het algemeen belang. Hieronder vallen de exploitaties van de gemeentelijke garages.

- f. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoeftte).*

Conclusie

De zienswijze wordt niet overgenomen en leidt niet tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

2.3.3 Zienswijze 3

Samenvatting

- a. Reclamant is van mening dat de plannen om een parkeerterrein aan te leggen in de Melksterweide een ernstige aantasting vormen van het beschermd stadsgezicht en van het gemeentelijk monument Het Worpplantsoen.
- b. De vrije ruimte van de Melksterweide naast de monumentale avenue (Twelloseweg) die loopt van de Worp naar de IJssel vormt een uniek landschappelijk en stedenbouwkundig beeld. Daarnaast is het terrein ook door de natuurwaarden van belang. Het park en de directe omgeving is door ruimte voor de rivier in een aantal opzichten in kwaliteit erop vooruitgegaan. De aanleg van een grootschalige parkeervoorziening in de Melksterweide is een grote achteruitgang van de ruimtelijke kwaliteit.
- c. Reclamant begrijpt dat de gemeente Deventer voor bezoekers aan de binnenstad voldoende betaalbare parkeerruimte wil aanbieden. Deze is volgens reclamant in bestaande parkeervoorzieningen rondom en in de binnenstad in voldoende mate aanwezig.
- d. Bij evenementen kan extra parkeercapaciteit wenselijk zijn. Hierbij denkt reclamant aan een oplossing die minder schade aanricht aan het gebied: Door het parkeren aan de zuidoost zijde van de Melksterweide (de brugzijde) aan te leggen is er een minder grote aantasting van het unieke beeld langs de avenue. Dit parkeerterrein wordt alleen opengesteld bij grotere evenementen.
- e. Reclamant is graag bereid om in gesprek te gaan over de wijze waarop de cultuurhistorische waarden in het gebied beschermd kunnen worden en huidige knelpunten in het gebruik opgelost kunnen worden.

Beoordeling

- a. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- b. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- c. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoeftte).*
- d. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.7 (Inrichtingsplan).*
- e. *Op 12 april 2017 is er een gesprek geweest met reclamant waarbij de zienswijzen nader zijn toegelicht.*

Conclusie

De zienswijze wordt niet overgenomen en leidt niet tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

2.3.4 Zienswijze 4

Samenvatting

- a. De noodzaak van de uitbreiding van het parkeren is niet aangetoond. De beoogde ruimtelijke ontwikkeling, het uitbreiden van de bestaande parkeerplaats van 115 met ruim 350 parkeerplaatsen, is niet voorzien van een deugdelijke motivering. Aanleiding voor de motie "Parkeren op de Worp uit 2015 is vermoedelijk het signaal vanuit de Worp dat parkeeroverlast wordt veroorzaakt. De vraag is waardoor het komt dat de vraag soms groter is dan het aanbod. De Parkeermonitor 2016 bevestigt dat er in de binnenstad van Deventer geen kwantitatief parkeerprobleem kent. Er is sprake van restcapaciteit. Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt niet waar het aantal parkeerplaatsen op gestoeld is.
- b. De berekende geluidsbelasting kan niet als passend worden beoordeeld aangezien de Twelloseweg, in tegenstelling tot hetgeen in de stukken aangenomen, absoluut geen erftoegangsweg is. Reclamant vraagt zich af waar de verruiming van de geluidbelasting op de woningen aan de Twelloseweg zal eindigen.
- c. Ten aanzien van het aspect bodem heeft reclamant de volgende vragen:
 - In hoeverre kan bodemverontreiniging ontstaan ten gevolge van het parkeren?
 - Wat is het effect van eventuele bodemverontreiniging op de natuur- en ecologische bodemwaarden?
 - In hoeverre is het grondwater afdoende beschermd?
- d. De effecten op de berekende natura2000-gebieden zijn te laag gemodelleerd, vanwege een niet gecorrigeerde overschatting van het aantal langparkeerders in het verkeersonderzoek, wat uiteindelijk resulteert in een onderschatting van het aantal verkeersbewegingen. Gelet op de uitkomst $>0,05$ mol/jr van de effectberekening, kan dit wel degelijk op een significant effect wijzen. Een passende beoordeling had uitgevoerd moeten worden. Er is in het bestemmingsplan onvoldoende is aangetoond dat het plan geen effecten zal hebben op de natura2000-gebieden Rijntakken.
- e. De vormvrije MER leunt op het ecologische onderzoek. Indien deze niet klopt is de conclusie over de vormvrije MER onterecht. En zou men een MER uitgevoerd moeten hebben.
- f. Ten aanzien van het verkeersonderzoek heeft reclamant de volgende vragen:
 - Er wordt uitgegaan van respectievelijk 60 en 25 parkeerplaatsen langs de Bolwerksweg en het talud van de Wilhelminabrug. Waarop zijn deze aantallen gebaseerd?
 - Kunnen deze 85 parkeerplaatsen, in de bermen, wel als formele parkeerplaatsen worden meegenomen in het onderzoek?
 - Ervan uitgaande dat er formeel geen sprake is van deze 85 parkeerplaatsen dan is de uitbreiding op papier, al dan niet bewust, kleiner gemaakt dan de feitelijke situatie.
- g. De voorgenomen ontwikkeling staat haaks op hetgeen beoogd met het project Ruimte voor de Rivier, met betrekking tot het streefbeeld, het Ruimtelijk Kwaliteitskader en de behaalde resultaten. In het Bereikbaarheidsconclaf wordt gesproken over voorwaarden, onder andere 100 parkeerplaatsen, welke qua inrichting zou aansluiten bij de huidige parkeerplaats. Het onderhavige plan doet afbreuk aan alle tot nu toe behaalde resultaten. Hoe verhoudt het aanleggen van een mega-parkeerplaats (ruim 350) in de Melksterweide zich tot het project Ruimte voor de Rivier? En tot de andere ruimtelijke initiatieven die bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van het Worpplantsoen en daarmee de gehele Worp?
- h. De beoogde ontwikkeling doet afbreuk aan de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Een grootstedelijke voorziening, in de vorm van een parkeerterrein met 350 plaatsen, hoort een plek te vinden in de stad.
- i. Het voorstel om het parkeren in de bermen van de Bolwerksweg en het talud van de Wilhelminabrug onmogelijk te maken wordt door reclamant toegejuicht. Dit parkeren in de bermen doet nu al afbreuk aan de bestaande ruimtelijke kwaliteit zoals benoemd in voorgaande paragraaf. Het zou echter getuigen van visie op het gehele gebied als zowel het parkeren in de bermen onmogelijk wordt gemaakt én de beoogde uitbreiding in de Melksterweide niet wordt uitgevoerd. Een visie die aansluit op de doelstelling van een bestemmingsplan: een goede ruimtelijke ordening.
- j. De keuze voor het opknippen in een betaald en onbetaald gedeelte lijkt niet doordacht. Hiermee wordt aangemoedigd te parkeren in de Melksterweide. Reclamant vraagt zich af of dit voor alle voertuigen, (oa campers) geldt. Het beeld van plukjes blik versnipperd over het

Melksterparkeerwijdte op de rustige momenten lijkt reclamant een zeer ongewenst streefbeeld. De bestaande laan is een belangrijke, historische zichtlijn. De dubbele rij bomen aan weerszijden benadrukt de lengterichting en met het parkeren aan de zijdes blijft het zicht door de laan intact. De laan is nu een sterke drager voor de bestaande parkeerfunctie. Het huidige parkeren doet 'geen pijn' in het landschap in tegenstelling tot de voorgenomen ontwikkeling in het open veld.

- k. Met de voorgenomen ontwikkeling zal de attractiviteit van zowel de Worp als de binnenstad afnemen.
- l. De voorgenomen ontwikkeling met bijbehorende beeldkwaliteit is niet geborgd in het plan, reclamant verzoekt om het aanpassen of verwijderen van een aantal planregels.
- m. Reclamant verzoekt de argumenten en standpunten ten aanzien van het parkeren op de Worp te heroverwegen en het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Beoordeling

- a. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoefte).*
- b. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.3 (Geluidhinder).*
- c. *Voor een bestemmingsplan waarbij de functie wijzigt is het van belang om te weten of de bodemkwaliteit van invloed kan zijn op de beoogde functie en op de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan. Het huidige gebruik van de voor parkeren beoogde locatie is weiland/uiterwaarden. Op basis van bij de gemeente aanwezige informatie zijn ter plaatse van het beoogde parkeerterrein geen voor bodemverontreiniging verdachte activiteiten uitgevoerd. Gelet op het huidige en toekomstige gebruik bestaat er op basis van de historische informatie geen noodzaak voor het uitvoeren van een bodemonderzoek. De bodemkwaliteit ter plaatse vormt geen belemmering voor de toekomstige functie en/of haalbaarheid van het plan. Als gevolg van parkeren is de kans op het ontstaan van bodemverontreiniging minimaal. Dit zal alleen het gevolg zijn bij lekkages van leidingen in de auto's en kan op elke parkeerplek gebeuren. Op basis van het activiteitenbesluit (van toepassing voor inrichtingen waarbij hier geen sprake van is) is het parkeren van auto's geen voor bodemverontreiniging verdachte activiteit. Indien sprake zou zijn van een lekkage is de veroorzaker (vaak de eigenaar van de auto) verplicht de verontreiniging op basis van de zorgplicht in de Wet bodembescherming te saneren. Aangezien er geen sprake is van een voor bodemverontreiniging verdachte activiteit zijn er geen maatregelen nodig om de bodem en/of het grondwater te beschermen.*
- d. *In paragraaf 9.2 van de verkeersstudie staat inderdaad aangegeven dat het rechtlijnig toenemen van het aantal langparkeerders waarschijnlijk een overschatting in zich zal hebben. De conclusie die daar door de inspreker aan verbonden wordt is dat het aantal kortparkeerders dus hoger zal zijn en dat daardoor bepaalde milieueffecten te laag zijn ingeschat. Deze conclusie is echter niet juist. In paragraaf 9.2 wordt verwezen naar paragraaf 3.1. Hierin staat aangegeven dat er in de studie vanuit gegaan is dat het toekomstige parkeerterrein op De Worp in vergelijkbare mate en wijze gebruikt zal worden als het huidige parkeerterrein. Omdat het parkeerterrein uitgebreid wordt kan dit al worden beschouwd als worst-case scenario omdat het immers aannemelijk is dat de parkeervraag niet op alle momenten procentueel zal meestijgen met de groei van het parkeeraanbod, welke ook voor het faciliteren van drukke momenten bedoeld is. Het aantal verkeersbewegingen van parkeerders is al (naar verwachting te) hoog ingeschat om milieueffecten niet te onderschatten. Dat binnen die te hoge aantallen het aantal langparkeerders wat meer wordt overschat dan het aantal kortparkeerders maakt dan niet uit. Dus zowel voor wat betreft verkeers- als milieueffecten is zeker niet te voorzichtig gerekend. De uitkomst van de AERIUS-berekening inzake de toename van de stikstofdepositie laat zien (zie Natuurtoets parkeerplaats Melksterweide) dat deze minder dan 0,05 mol N/ha/jr is. De grens is 0,05 mol dus indien de toename van de depositie daaronder blijft is er géén significant effect en hoeft er dus ook geen passende beoordeling uitgevoerd te worden. Bovendien is er in alle verkeers-, natuur en milieuonderzoeken gerekend met een toename van 350 parkeerplaatsen, terwijl nu duidelijk is dat de maximale capaciteit 325 parkeerplaatsen bedraagt.*
- e. *Uitgaande van de juistheid van het ecologisch onderzoek is het niet nodig geweest om een MER uit te voeren.*
- f. *Op basis van tellingen op relatief drukke dagen komt naar voren dat langs de Bolwerksweg circa 60 en langs het talud van de Wilhelminabrug circa 25 auto's in de berm geparkeerd kunnen worden. In de praktijk zijn deze parkeermogelijkheden gebruikt door parkeerders, die in de nieuwe situatie aangewezen zijn op het parkeerterrein. Daarom worden deze te verplaatsen parkeerplekken wel meegeteld in de parkeeranalyse.*

- g. *In het project Ruimte voor de rivier is het voornemen tot realisering van een parkeerterrein in de Melksterweide al wel aangekondigd. Omdat dit parkeerterrein niet past in het Bestemmingsplan Ruimte voor de rivier is een nieuw bestemmingsplan gemaakt. Daarbij is uitgangspunt dit parkeerterrein zo goed mogelijk in te passen volgens de intenties van het project Ruimte voor de Rivier. De compenserende en mitigerende maatregelen die ingezet worden ter ondersteuning van de ruimtelijke kwaliteit zijn toegelicht in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- h. *Zie voor de beantwoording in paragraaf 2.2.1. (Behoefte) en 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- i. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime), paragraaf 2.2.1. (Behoefte) en 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- j. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime) en 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit). Op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening mag er niet overnacht worden op het parkeerterrein. Voor campers is er op de nabijgelegen camping overnachtingsgelegenheid, waarbij ook speciale camperplaatsen aanwezig zijn.*
- k. *Het parkeerterrein wordt aangelegd om het bezoek aan de binnenstad en het Worpplantsoen te faciliteren. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.1. (Behoefte) en 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- l. *Inderdaad is bij het opstellen van de planregels gebruik gemaakt van een standaard regelset. Op enkele punten is echter wel maatwerk toegepast, zoals het regelen van de in- en uitrit van het parkeerterrein door de bestemming Groen. Omdat ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan nog niet geheel duidelijk zou zijn of en waar een ontsluiting zou plaatsvinden, is er voor gekozen deze bij recht in de regels op te nemen. De definitieve locatie voor zowel de in- als uitrit van het parkeerterrein bevindt zich nabij de dijk. Deze locatie heeft in het ontwerpbestemmingsplan al de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied. Er is derhalve geen reden meer om een ontsluiting door de bomenrij te realiseren. De regel zoals opgenomen in artikel 3.1 onder c en i wordt verwijderd. Met betrekking tot speelvoorzieningen is het inderdaad niet aannemelijk dat binnen de bestemming Groen of Verkeer-Verblijfsgebied een speelvoorziening gerealiseerd zal worden. Ook is de locatie niet bedoeld als ontmoetingsplaats. Deze gebruiksmogelijkheden zullen dan ook uit de regels worden verwijderd.*
- Binnen de bestemming Natuur zijn in dit plangebied geen verhardingen wenselijk, toegangspaden naar aangrenzende percelen zijn in dit plangebied niet aanwezig. Deze bepalingen worden dan ook verwijderd.*
- In het gebied is het wel voor te stellen dat voetpaden ontstaan, gezien ook de mogelijkheid tot extensieve dagrecreatie. Deze mogelijkheid blijft dan ook bestaan.*
- Met betrekking tot de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied is de mogelijkheid opgenomen om gronden te gebruiken als woonstraten. Omdat binnen het plangebied ook de Twelloseweg (Avenue) en een deel van de Bolwerksweg liggen blijft dit behouden.*
- Ook is er voor gekozen om standplaatsen en warenmarkten op deze locatie niet uit te sluiten. Voor het houden van een warenmarkt of standplaats is op grond van de APV ook een vergunning nodig, welke op het moment van aanvraag wordt getoetst aan de verkeerssituatie, de milieusituatie, de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden, de parkeersituatie en de sociale veiligheid. In 2013 is er voor gekozen om binnen alle bestemmingen 'Verkeer-Verblijfsgebied' de mogelijkheid op te nemen om standplaatsen en warenmarkten mogelijk te maken.*
- Het aantal parkeerplaatsen zal niet exact in de regels worden vastgelegd. In het bestemmingsplan wordt de begrenzing van de parkeervoorziening vastgelegd. Daarbinnen moeten de parkeerplaatsen aangelegd worden.*
- In het voorgaande bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier werden de parkeerplaatsen langs de Avenue aangeduid met de aanduiding 'parkeerterrein'. De bijbehorende bestemmingsomschrijving was dat parkeren uitsluitend was toegestaan ter plaatse van deze aanduiding. Met de bedoeling dat in de rest van de bestemming Verkeer niet geparkeerd zou mogen worden. Er is voor gekozen deze aanduiding alsnog op te nemen, om op deze manier duidelijk te maken dat het inderdaad niet de bedoeling is om op een andere plek dan aangeduid te parkeren. Om dit in de praktijk ook te realiseren zal er een verkeersbesluit genomen worden en zullen langs de Bolwerksweg en nabij het talud ook fysieke maatregelen genomen moeten worden. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.7 (Inrichtingsplan).*
- De reserveplaatsen zijn op de verbeelding aangeduid met een aanduiding specifieke vorm van verkeer - reserve parkeerterrein'. Hier is in de regels een bepaling aan gekoppeld dat de reserveplaatsen uitsluitend gebruikt mogen worden ten tijde van publiekstrekkende evenementen. Aan de parkeerterreinen in het plangebied wordt de aanduiding 'parkeerterrein' toegekend. In de regels wordt hiermee geregeld dat parkeren uitsluitend is toegestaan op gronden met deze aanduiding.*
- Wat betreft de verlichting wordt bij de inrichting van de Melksterweide gekozen voor minimale en*

doelmatige verlichting. De in het bestemmingsplan opgenomen hoogte van 6 meter is een maximale hoogte, die voor een doelmatige verlichting waarschijnlijk wel nodig is. Hier zal in de uitvoering goed naar worden gekeken.

De landschappelijke inpassing wordt geborgd door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in artikel 5.4. en het koppelen van het inrichtingsplan aan deze voorwaarde.

- m. De zienswijzen hebben geleid tot het aanpassen en verkleinen van de grootte van het parkeerterrein, het vergroten van de strook Groen (bomenrij Avenue) en het vergroten van de strook berm tussen parkeerterrein en Bolwerksweg, zie ook paragraaf 2.2.7 (Inrichtingsplan). Aan de raad wordt voorgesteld het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.*

Conclusie

De zienswijzen hebben deels geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. De planregels en verbeelding zijn gewijzigd. Het parkeerterrein heeft een aanduiding gekregen en er is een fasering aangebracht. De inrichtingsmaatregelen zijn vastgelegd in een voorwaardelijke verplichting. Speelvoorzieningen, ontmoetingsplaatsen, ballenvangers en dergelijke zijn uit de regels verwijderd. Zie voor alle wijzigingen in het bestemmingsplan paragraaf 1.2 (Samenvatting van alle wijzigingen).

2.3.5 Zienswijze 5

Samenvatting

- a. De haalbaarheidsstudie en het verkeersonderzoek beoordeelt reclamant als volstrekt ontoereikend voor onderbouwing van het bestemmingsplan.
- b. Het beschreven geluidseffect op de Twelloseweg past binnen de wettelijke normstelling, en de gemeente kan zich daar achter verschuilen. Maar de verdubbeling van het autoverkeer (Twelloseweg) resulteert wel degelijk in extra geluidhinder.
- c. Een effectbeschrijving op de lokale luchtkwaliteit ter hoogte van het kruispunt van de Twelloseweg met Dahliastraat / Spaarpotstraat en provinciale weg is ten onrechte buiten beschouwing gelaten. Bij meer verkeer -door de parkeerders-, en het verkeer uit de Spaarpotstraat en de Dahliastraat, treedt bij rood licht filevorming op tot ver op de Twelloseweg, leert de ervaring.
- d. De in- en uitrit van de extra parkeervakken is gesitueerd tussen de bomen in de rij langs de 'avenue'. Dat is de vindplaats van de Weidegeelster. Die effectbeschrijving ontbreekt.
- e. De planvorming gaat ten koste van de verkeersveiligheid in het woongebied van reclamant.
- f. Er is onvoldoende onderbouwd dat het beleid met tijdelijke ontheffing voor het parkeren tijdens evenementen moet veranderen. Er zou voor zowel de bestaande als de nieuwe parkeervakken eenzelfde tariefstelling als voor parkeervoorzieningen in de binnenstad gehanteerd moeten worden, omdat de parkeervoorziening de Worp daar voor bedoeld is. Reclamant vindt het niet acceptabel dat er op de Worp gratis geparkeerd zou kunnen worden zolang de beschikbare parkeerruimte in de stad –nog steeds- onbenut blijft. Want gratis parkeren heeft een verkeersaantrekkende werking, dat is evident.
- g. Het gebied is onderdeel van het beschermd stads - en dorpsgezicht. De betekenis van deze waarde is onvoldoende afgewogen en beargumenteerd.
- h. Reclamanten betreuren het dat de gemeente hun ervarings-deskundigheid als bewoners tot nu toe niet heeft benut. De inloopavond heeft niet geresulteerd in aanpassing van de ter visie liggende stukken. Reclamanten dringen aan op een gesprek.
- i. Het gemeentelijk vervoersbeleid gericht is op een duurzame samenleving en op het stimuleren van fietsvervoer. Het getuigt van vooruitzien om fietsverkeer en fietsvoorzieningen te stimuleren. Dat beleid resulteert naar verwachting in het verminderen van de (auto)parkeerbehoefte op termijn. Dat pleit voor tijdelijke en omkeerbare maatregelen. In plaats van structurele maatregelen te treffen die geen ommekeer hebben.
- j. De ontsluiting van het parkeerterrein door een woongebied via de Twelloseweg vinden reclamanten onacceptabel. Voor de ontsluiting dient een structureel veilige oplossing te worden gekozen.
- k. Reclamanten zijn van oordeel dat de gemeente voor dient te zorgen dat er geen parkeeroverlast in de wijk ontstaat.
- l. Reclamanten stellen een alternatieve inrichting voor, onder ander onder de voorwaarde van een goed ontsluitingsalternatief.
- m. Ook bij het afzien van een parkeerbestemming op de Melksterweide zien reclamanten graag dat er een verkeersbesluit genomen wordt om de Bolwerksweg als fiets-voetpad in te richten.

- n. Reclamanten geven aan om los van het bestemmingsplan voldoende fiets-parkeervoorziening te realiseren, mogelijk met laadpaal. Om de transitie naar duurzame mobiliteit en fietsen te stimuleren.

Beoordeling

- a. Het begrenzen van een plangebied neemt niet weg dat de gevolgen van de ontsluiting goed moeten worden onderzocht. De verkeersstudie heeft daarvoor gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel voor de gemeente Deventer, aangevuld door veldonderzoek (parkeer- en verkeersstellingen). De haalbaarheidsstudie ligt ten grondslag aan de verkeersstudie. Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.4 (Verkeersontsluiting).
- b. Een toename van verkeer brengt extra geluid met zich mee, op basis van de huidige benzine en dieselaandrijving. In het geluidsonderzoek is gerekend met toegenomen verkeersbewegingen op basis van een nieuw terrein met 350 parkeerplaatsen. De wettelijke normstelling wordt hierbij niet overschreden. Door een reductie van de maximaal te verwachten verkeersbewegingen als gevolg van het aanleggen van minder parkeerplaatsen zal ook het geluidseffect afnemen. Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.3 (Geluidhinder).
- c. Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.5 (Luchtkwaliteit).
- d. De Weidegeelster is geen beschermde soort en hoeft daardoor géén onderdeel te zijn van de effectbeschrijving. Desondanks zijn de groeiplaatsen van de Weidegeelster ten behoeve van de haalbaarheidsstudie in beeld gebracht (onderzoek van 2009). Op 12 april 2017 is een veldbezoek gebracht waarbij de groeiplaatsen van de Weidegeelster zijn gecontroleerd. Tijdens dit veldbezoek is geconstateerd dat de groeiplaatsen zoals aangegeven op onderstaande afbeelding nog steeds aanwezig zijn. De ontsluiting van het parkeerterrein zal aangelegd worden op de locatie waar de Weidegeelster zich niet bevindt. Indien er exemplaren zijn die ten gevolge van het aanleggen van de ontsluiting van het parkeerterrein toch schade zouden kunnen oplopen, dan zullen deze voorafgaand aan de werkzaamheden worden verplaatst.



- e. Ongewenst parkeergedrag in de Twelloseweg tegenaan is een van de doelstellingen achter het aanleggen van het gratis parkeerterrein. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.4 (Verkeersontsluiting).
- f. We onderkennen het belang om voorzichtig te zijn bij het aanleggen van parkeerplaatsen in de Melksterweide. We hebben daarom in het nieuwe inrichtingsplan een fasering aangebracht, waarbij we in eerste instantie 222 parkeerplaatsen aanleggen om te voldoen aan de actuele parkeerbehoefte (zie paragraaf 2.2.1 (Behoefte) en circa 105 parkeerplaatsen reserveren voor evenementen en toekomstige ontwikkelingen. Deze reserveruimte blijft grasland zolang niet is aangetoond dat de behoefte aan deze parkeerplekken acuut is. Zie voor het tweede deel van de vraag de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime). Onder meer voor het tegengaan van het parkeren in de wijk door bezoekers aan de binnenstad of het Worpplantsoen en omgeving, wordt het parkeren op het nieuwe terrein gratis.
- g. Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit)
- h. Op 19 april 2017 is er een gesprek geweest met een vertegenwoordiging van de reclamanten, waarbij de zienswijzen nader zijn toegelicht.
- i. Op dit moment werken we met de regiogemeenten samen aan betere fietsverbindingen. Het parkeerterrein is een voorziening welke in theorie na aanleg weer verwijderd kan worden. Dit is echter niet de insteek van het project. De aanleg voorziet in een behoefte aan parkeervoorzieningen voor de stad. Om die reden is ook gekozen voor een permanent te gebruiken parkeervoorziening, en niet voor een tijdelijke situatie. Het parkeerterrein wordt zo

groen en duurzaam mogelijk ingericht, met verhardingsmaterialen die eenvoudig te verwijderen en herbruikbaar zijn indien in de toekomst blijkt dat er een overschot aan aangelegde parkeerplaatsen is.

- j. In het verkeersonderzoek is aandacht besteed aan een mogelijke ontsluiting via de Lage Worp. Dit blijkt geen vergelijkbaar alternatief te zijn, onder andere vanwege de verkeersveiligheid. Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.4 (Verkeersontsluiting).
- k. Door het aanleggen van deze parkeervoorziening wordt ervoor gezorgd dat de parkeeroverlast in de wijk zal afnemen. Ten tijde van grote evenementen is een grotere parkeerdruk onvermijdelijk. De organisatoren van de evenementen dienen in overleg met de gemeente Deventer voor de benodigde parkeerfaciliteiten te zorgen.
- l. De ontsluiting richting 'ganzevoet' betreft een voetpad, om vanaf het parkeerterrein in de richting van de aanlegsteiger te lopen. Het pad levert dus geen onveilige situaties op voor fietsers of voetgangers. Wij hebben het alternatieve plan van reclamanten bekeken. De aangewezen locatie brengt echter een aantal nadelen met zich mee waardoor het aanleggen van het terrein op deze locatie niet haalbaar maakt. De locatie langs de dijk ligt in een beschermingszone van de primaire waterkering. Hier gelden onder andere bijzondere eisen voor het aanbrengen van (half)verharding. Het groen inrichten van de parkeerplaats is hier problematisch. Ook op deze locatie liggen de auto's in het zicht. We hebben het inrichtingsplan op basis van de ingediende zienswijzen echter wel enigszins aangepast. Wij zien ook het belang van het houden van enige afstand tot de ganzevoet. Daarom hebben we op die plaats meer afstand genomen. Ook hebben we een fasering ingebracht, waardoor het parkeerterrein in basis minder breed is en het overige deel als grasland bestemd is als reserveparkeerterrein. Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit) en in paragraaf 2.2.7 (Inrichtingsplan).
- m. Wij onderschrijven het belang van het autovrij maken van de Bolwerksweg.
- n. Het realiseren van fietsparkeerplaatsen is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze heeft aanleiding gegeven tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Er is besloten het parkeerterrein te verkleinen door meer afstand te houden tot de 'ganzevoet'. Hier wordt een berm van minimaal 8 meter breedte gerealiseerd. Het voetpad richting het veerpont is binnen de bestemming 'Groen' opgenomen. Verder wordt een fasering in het terrein aangebracht. De laatste twee rijen parkeerplaatsen worden uitsluitend in gebruik genomen ten tijde van evenementen. Verder is de toelichting op meerdere punten aangevuld om tot een betere onderbouwing te komen.

2.3.6 Zienswijze 6

Samenvatting

- a. Reclamant vraagt om het ontwerp bestemmingsplan en inrichtingsvoorstel niet goed te keuren en u te bezinnen op een alternatief.
- b. Het plan doet grote, onomkeerbare, afbreuk aan de stedenbouwkundige en cultuurhistorische hoge waarden van het Beschermd Stadsgezicht van Deventer. Het plan doet de investeringen die zijn gedaan in het kader van Ruimte voor de Rivier aangaande ruimtelijke- en verblijfskwaliteit teniet.
- c. Reclamant is van mening dat nut en noodzaak tot de aanleg van extra parkeerplaatsen niet aangetoond worden in de haalbaarheidsstudie. Onderbouwing van de noodzaak van 320-350 plaatsen vindt in het geheel niet plaats. Ook vindt er geen goede locatie afweging plaats.
- d. Het plan is onnodig duur.
- e. Het inrichtingsplan geeft aan dat het overblijvende deel van de Melksterweide kan worden ingericht als waardevol bloemrijk (stroomdal)grasland. Deze doelstelling was echter al van toepassing op de hele Melksterweide. De aanleg van de parkeerplaats betekent juist dat eenderde van de Melksterweide definitief niet als stroomdalgrasland ontwikkeld zal kunnen worden.
- f. De locatie afweging in de haalbaarheidsstudie is naar de mening van reclamant ver onder de maat. Een mogelijke alternatieve locatie op de plek van de huidige volkstuintjes naast het Bowlingcentrum wordt op oneigenlijke gronden als niet haalbaar verklaard.
- g. Het gebruiken van de Melksterweide als evenementenparkeerplaats kan wel gecontinueerd worden. Dit gaat om enkele keren per jaar.
- h. Betaald parkeren in de laan invoeren leidt tot ongewenst uitwijkgedrag naar de wijk. Hier ligt al een grote parkeerdruk. Bovendien zal het ervaren worden als 'autootje pesten' alsof een mooie plek in de schaduw meer kost dan een plek onder de zinderende zon. Parkeren in de laan wordt

visueel niet als een probleem gezien en door de breedte van het profiel en de weelderige bomenlaan springen de auto's veel minder in het oog dan op de open Melksterweide. Met name vanaf de Wilhelminabrug zullen de auto's in de weide zeer goed zichtbaar zijn.

- i. Het niet meer mogelijk maken van parkeren langs de Bolwerksweg is een goed voorstel.
- j. Vanwege de aanwezige beplanting en de locatie is de impact van het parkeren langs het talud van de brug visueel minder groot dan in de Melksterweide. Het parkeren zou hier juist gefaciliteerd kunnen worden door bijvoorbeeld het aanleggen van grasbetontegels om te voorkomen dat de berm stuk wordt gereden.
- k. Als compromis voor het verdwijnen van de parkeerplaatsen langs de Bolwerksweg zou overwogen kunnen worden om de parkeerplaats uit te breiden met één rij auto's, parallel aan de huidige parkeerstrook langs de laan van de Twelloseweg aan de kant van de Melksterweide. Deze sluit visueel aan bij het bestaande parkeren onder de bomenlaan en de auto's vallen veel minder op door de aanwezigheid van de bomenlaan.
- l. Tenslotte bevreemd het reclamanten dat door B & W eigenstandig een inrichtingsplan ontwikkeld is zonder betrokkenheid van de bewoners in de Hoven. Reclamanten hopen dat de bestaande inrichtingsplannen terzijde gelegd worden en dat er alsnog met betrokkenen uit De Hoven en Steenkamer aan een oplossing met draagvlak gewerkt zal worden.

Beoordeling

- a. *Wij hebben de keuze gemaakt om het bestemmingsplan en het inrichtingsplan aan te passen en deze gewijzigd vast te stellen. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.7 (Inrichtingsplan). Wij gaan niet in op de suggestie om te zoeken naar een ander alternatief.*
- b. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- c. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoeftte).*
- d. *In de materialisatie kiezen wij voor een zo duurzaam mogelijk materiaal, wat de inrichting zo groen mogelijk houdt. Naar verwachting levert dit geen meerkosten op ten opzichte van een conventionele uitvoering. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.6 (Financiële uitvoerbaarheid).*
- e. *Het deel van de Melksterweide dat als parkeerplaats ingericht wordt is al jaren informeel in gebruik als overloopparkeerplaats. In het overige deel zijn nooit initiatieven geweest om het stroomdalgrasland (veel) beter tot ontwikkeling te laten komen. Het initiatief tot een permanente parkeerplaats is daarentegen juist de aanleiding om het overige deel wél actief tot een stroomdalgrasland te ontwikkelen.*
- f. *De locatie van de volkstuintjes is in de haalbaarheidsstudie afgefallen, met als voornaamste argument dat de locatie relatief te ver van de aanlegsteiger van de veerpont ligt. Daarbij speelt op deze locatie ook een aspect van de verkeersveiligheid aangezien voetgangers de oversteek moeten maken over de Lage/Hoge Worp om bij de veerpont te komen. De verkeersontsluiting biedt op deze locatie ook geen voordelen, de aanrijroute zal ook voornamelijk via de Twelloseweg zijn.*
- g. *Het is niet de bedoeling om naast de in het bestemmingsplan aangegeven locatie nog het overige gebied te gebruiken als tijdelijke parkeervoorziening. In het overige deel van de Melksterweide wordt actief ingezet op natuurontwikkeling.*
- h. *Het ontmoedigen van parkeren in de laan is een maatregel die genomen wordt vanuit cultuurhistorisch oogpunt. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- i. *Wij onderschrijven het belang van het autovrij maken van de Bolwerksweg.*
- j. *Om versnippering van geparkeerde auto's tegen te gaan, is gekozen voor het aanleggen van één nieuwe parkeervoorziening. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit in het zuidoostelijke deel van het beschermd stadsgezicht sterk verbeterd.*
- k. *Het alternatieve voorstel van reclamant hebben wij meegenomen in het nieuwe inrichtingsplan. Een enkele strook toevoegen levert echter onvoldoende parkeerplaatsen op (zie ook beantwoording in paragraaf 2.2.7 (Inrichtingsplan)).*
- l. *Met reclamanten is op 12 april 2017 overleg gevoerd waarbij de zienswijzen nader zijn toegelicht. Ook de inspraakreacties die op het inrichtingsvoorstel zijn ingediend, tijdens de inloopavond van 24 januari en tijdens de daaropvolgende ter inzage legging, zijn meegenomen om tot een aangepast inrichtingsplan te komen waarin alle belangen zo goed mogelijk tegen elkaar zijn afgewogen. De door reclamanten aangedragen alternatieven zijn serieus bekeken en op basis hiervan is het plan op onderdelen aangepast. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.7 (Inrichtingsplan).*

Conclusie

De zienswijze heeft aanleiding gegeven tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van het door reclamanten aangedragen alternatief is besloten het parkeerterrein te verkleinen en een fasering in het terrein aan te brengen. De laatste twee rijen parkeerplaatsen worden uitsluitend in gebruik genomen ten tijde van evenementen. Verder is de toelichting op meerdere punten aangevuld om tot een betere onderbouwing te komen.

2.3.7 Zienswijze 7

Samenvatting

- a. Reclamant kan zich met het gehele plan niet verenigen. De zienswijze richt zich tegen het gehele bestemmingsplan, alle daarin opgenomen bestemmingen, aanduidingen, regels en onderdelen. Reclamant verzoekt om het plan niet - ook niet gewijzigd - vast te stellen.
- b. Het bestemmingsplan is onvoldoende zorgvuldige voorbereid en een deugdelijke onderbouwing ontbreekt waar het gaat om de parkeerbehoefte welke hiermee gediend zou worden en de verkeerseffecten die de realisatie te weeg zal brengen.
- c. Voor bezoekers die vanaf de westelijke zijde van de IJssel aanrijden is de Worp in algemene zin een goede parkeerfaciliteit. Door bezoekers die oostwaarts van de IJssel aanrijden ontstaan er onnodige bewegingen op de Wilhelmina brug met de bijbehorende negatieve verkeers- en milieueffecten. Als die onnodige bewegingen over de Wilhelminabrug veroorzaakt worden door het verschil in beprijzing tussen de Worp en de binnenstad vindt cliënte dat een slechte zaak. Reclamant meent dat dan beter het parkeren in de binnenstad wat goedkoper kan worden gemaakt en het parkeren op de Worp juist geprijsd.
- d. Reclamant geeft aan dat het niet objectief onderbouwd is tot welke verkeersbewegingen de realisatie zal gaan leiden. Een visie of doelstelling welke doelgroepen hiermee gediend worden en welke effecten worden beoogd ontbreekt. Het plan is niet zorgvuldig voorbereid en er kan ter zake geen deugdelijke afweging van belangen plaatsvinden.
- e. Reclamant meent dat onvoldoende is onderbouwd dat aan de ladder duurzame verstedelijking wordt voldaan. Door het realiseren van een grote parkeerplaats voor onbetaald parkeren kan leegstand ontstaan in het bestaande stedelijke gebied, doordat de bestaande parkeergarages voor betaald parkeren zullen worden gemeden. De bedoelde 'uitkomsten van de parkeermonitor' zijn niet in de toelichting opgenomen, noch zijn deze bij het plan gevoegd. Er is niet objectief onderbouwd dat er sprake is van een behoefte, zodat reeds niet aan de eerste stap van de ladder voldaan kan worden. Tevens is niet onderbouwd dat er binnen bestaand stedelijk gebied geen ruimte beschikbaar zou zijn. Dat is feitelijk ook onjuist. Binnen de binnenstad van Deventer is er voldoende terrein dat reeds gelet op de geldende bestemmingen als bestaand stedelijk gebied moet worden aangemerkt, zoals op het Grote Kerkhof en de Nieuwe Markt.
- f. Het bestemmingsplan is in strijd met Barro aangezien de ontwikkeling niet is opgenomen in artikel 2.4.4. Barro.
- g. Het bestemmingsplan is in strijd met de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening Overijssel. Het plan is strijdig met het ontwikkelingsperspectief en de gebiedskenmerken uit de Omgevingsvisie.
- h. De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met de begrenzing van het beleid voor de EHS. Met de geldende Omgevingsverordening is de voorgenomen ontwikkeling strijdig, zodat geen bestemmingsplan voor de ontwikkeling kan worden vastgesteld.
- i. In de onderbouwing van het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de realisatie van het inrichtingsplan, ook waar het betreft het compenseren/creëren van landschappelijke en natuurlijke waarden. De realisatie van dat inrichtingsplan is echter niet in de planregels geborgd.
- j. Het plan kan tevens niet worden vastgesteld nu de realisatie van een grote openbare parkeervoorziening voor onbetaald parkeren op kosten van de overheid in strijd is met de Mededingingswet (Wet markt en overheid) en/of de regels voor staatssteun.
- k. Gratis parkeren bestaat niet. Om gratis parkeren op De Worp mogelijk te maken wordt eenmalig € 400.000 geïnvesteerd en jaarlijks beslag gelegd op een onderhoudsbudget waar geen inkomsten tegenover staan. Het is aannemelijk dat gratis parkeren op De Worp ten koste gaat van de parkeeropbrengsten van gemeente en particuliere partijen in de binnenstad. Een prognose over de effecten van gratis parkeren op De Worp op de parkeerexploitatie ontbreekt en eveneens een plan ten koste waarvan bezuinigd gaat worden. Het gratis aanbieden van een dergelijke grootschalige faciliteit verstoort de markt waarop ook commerciële aanbieders actief zijn en verstoort tevens de eigen parkeerexploitatie van de gemeente.

- I. Tevens ontbreekt iedere onderbouwing met betrekking tot het kunnen dragen van schadevergoedingen voor derden (beschikbaarheid budget), doordat aanspraak zal worden gemaakt op nadeelcompensatie en planschade.

Beantwoording

- a. Wij hebben de keuze gemaakt om het bestemmingsplan en het inrichtingsplan aan te passen en deze gewijzigd vast te stellen.
- b. Zie de beantwoording in paragraaf 2.2 met in het bijzonder paragraaf 2.2.1 (Behoeft) en paragraaf 2.2.4 (Verkeersontsluiting).
- c. Parkeergarages zijn vrij in wijziging van hun tarief. Zie verder de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime).
- d. Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoeft).
- e. De ladder duurzame verstedelijking vraagt om een onderbouwing van de noodzaak tot het aanleggen van het nieuwe parkeerterrein op de Worp. De ambitie van Deventer om een aantrekkelijke stad te zijn, waar mensen graag willen wonen, werken en recreëren. Daarbij streeft Deventer ook naar een autoluwere binnenstad. Dit maakt het noodzakelijk om maatregelen te treffen om met name de zuidzijde van de binnenstad voldoende bereikbaar te houden. In paragraaf 2.2.1 is deze behoefte aan een nieuwe parkeervoorziening beschreven.
- f. Het doel van de regels die in het Barro zijn opgenomen, is het voorkomen van obstructies in het stroomvoerend deel van het Rivierbed. In overleg met Rijkswaterstaat zijn zowel de rijksregels vanuit het ruimtelijk spoor (Barro) als het waterspoor (Waterwet) besproken. Van belang is dat de functie die in het stroomvoerend deel van de rivier gevestigd wordt, geen gevolgen heeft voor de doorstroomfunctie van het gebied. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de Waterwet hiertoe mogelijkheden biedt. Gelezen artikel 6.5 van de Waterwet is het verboden zonder daartoe strekkende vergunning gebruik te maken van een waterstaatswerk of een daartoe behorende beschermingszone door, anders dan in overeenstemming met de functie, daarin werken te maken of te behouden. Het aanleggen van een parkeerterrein is daarmee een vergunningsplichtige activiteit. In het waterbesluit, artikel 6.12, wordt vervolgens aangegeven dat bij ministeriële regeling activiteiten van ondergeschikt belang voor de veilige en doelmatige functievervulling van het oppervlaktewaterlichaam of een bijbehorend kunstwerk aangewezen kunnen worden. Deze activiteiten zijn volgens de waterregeling artikel 6.11 onder andere het gelijkvloers op het maaiveldniveau aanbrengen van verhardingen en recreatieve voorzieningen, niet zijnde een bouwwerk (lid i.) of andere activiteiten die vanwege de aard, beperkte omvang of korte duur naar het oordeel van de beheerder geen nadelige invloed hebben op het waterstaatkundige beheer (lid l.) Gezien de waterwet is dan ook ruimte voor het uitvoeren van activiteiten zoals het aanleggen van een parkeerterrein.
- Dit is als zodanig ook in het vooroverleg besproken met Rijkswaterstaat, waarbij zij te kennen hebben gegeven in principe akkoord te gaan met het inrichtingsplan, aangezien dit inrichtingsplan geen gevolgen heeft voor de doorstroomfunctie van de rivier. Wel volgt er nog een vergunningentraject in het kader van de Waterwet. Rijkswaterstaat heeft verder aangegeven dat het ontwerpbestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.
- g. De Melksterweide is tot op heden met name gebruikt als agrarisch gebied. Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Ruimte voor de Rivier was de locatie in de provinciale verordening opgenomen als 'te realiseren natuur'. Om deze reden is in het toen in procedure zijnde bestemmingsplan de bestemming 'Natuur' opgenomen. Deze bestemming is tot op heden nog niet als zodanig verwezenlijkt. Met de aanleg van het parkeerterrein wordt op het overig deel van de Melksterweide geïnvesteerd in het creëren van een stroomdalgrasland. Dit deel blijft de bestemming Natuur houden, welke nu werkelijk tot realisatie zal komen. Het terrein werd bij evenementen geheel gebruikt als parkeerterrein, dit zal in de nieuwe situatie niet meer voorkomen. Door het versterken van de natuur- en landschapswaarden worden ook de gebiedskenmerken versterkt.
- h. Op 12 april hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Overijssel 2017 'Beken kleur' en de Omgevingsverordening vastgesteld. De plannen zijn op 1 mei 2017 in werking getreden. Het bestemmingsplan wordt naar verwachting eind juni vastgesteld, waardoor op het moment van vaststellen van het bestemmingsplan het nieuwe beleid vanuit de omgevingsverordening en omgevingsvisie geldend is. De nieuwe verordening bevat overgangsrecht (art. 12.2.1 lid 1) waarin is opgenomen dat de verordening niet van toepassing is op bestemmingsplannen die al in ontwerp ter inzage hebben gelegen, mits de provinciale diensten positief hebben geadviseerd. Dit overgangsrecht zorgt ervoor dat plannen die niet in overeenstemming zijn met de nieuwe verordening, maar waar wel positief op is geadviseerd, doorgang kunnen vinden. Voor onderhavig

plan geldt dat deze juist in overeenstemming is met de nieuwe verordening. De provinciale diensten hebben in het vooroverleg reeds positief geadviseerd, anticiperend op de nieuwe verordening.

In deze nieuwe verordening is de locatie niet langer opgenomen als te realiseren natuur binnen het Natuurnetwerk Nederland.

- i. Het inrichtingsplan is met een voorwaardelijke verplichting in de planregels geborgd.*
- j. Het bestemmingsplan regelt slechts de bestemming van het terrein. Het al dan niet hanteren van parkeertarieven en de hoogte ervan worden niet door dit plan gereguleerd. Voor de volledigheid zal de zienswijze van reclamant wel worden beantwoord. Op 1 juli 2012 is de Mededingingswet uitgebreid met de Wet markt en overheid. Dit heeft geleid tot opname in deze wet van een nieuw Hoofdstuk 4B, getiteld 'Overheden en overheidsbedrijven' (de artikelen 25g tot en met 25m). De Wet markt en overheid heeft als doel concurrentievervalsing met private bedrijven tegen te gaan en zo gelijk mogelijke concurrentieverhoudingen tussen overheden en bedrijven te creëren. De wet kent hiervoor vier gedragsregels waaraan overheden zich moeten houden, indien zij zelf of via hun overheidsbedrijven economische activiteiten verrichten. De wet heeft geen betrekking op de uitvoering van typische overheidstaken, zoals bijvoorbeeld vergunningverlening, het verstrekken van paspoorten en rijbewijzen, of het voltrekken van huwelijken. Het opleggen van parkeertarieven in de openbare ruimte heeft in Deventer als expliciet doel het gebruik van schaarse ruimte te reguleren. De aanleg en het aanbieden van openbare parkeergelegenheid op straat kunnen dan ook niet gezien worden als een economische activiteit van de gemeente. De gemeente is de enige partij die dit doet en er is dus geen sprake van een markt waarop meerdere partijen ter zake van dezelfde activiteit met elkaar in concurrentie treden. Omdat geen sprake is van een markt en daarmee evenmin van een economische activiteit hoeft de gemeente ook niet via parkeertarieven de integrale kosten aan de afnemers van de openbare parkeerplaatsen in rekening te brengen. De gemeentelijke garages vallen wel onder de reikwijdte van de Wet Markt en Overheid. Hiervoor heeft de raad van de gemeente Deventer op 12 november 2014 een algemeen belang besluit genomen als bedoeld in artikel 25h, 5e en 6e lid, van de Mededingingswet. Daarbij heeft de raad besloten dat enkele economische activiteiten van de gemeente Deventer plaatsvinden in het algemeen belang. Hieronder vallen de exploitaties van de gemeentelijke garages.*
- k. Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime).*
- l. Indien reclamant meent schade te ondervinden als gevolg van onderhavig bestemmingsplan, dan bestaat er de mogelijkheid om een planschadeverzoek in te dienen bij het college van Burgemeester en Wethouders. Voor meer informatie over tegemoetkoming in schade verwijzen wij naar Hoofdstuk 6, afdeling 6.1 uit de Wet ruimtelijke ordening, alsmede naar de website van de gemeente Deventer: <https://www.deventer.nl/loketten/digitaal-loket/planschade-schadevergoeding>. Zie voor de financiële uitvoerbaarheid ook paragraaf 2.2.6 (Financiële uitvoerbaarheid).*

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan op enkele onderdelen. In de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen teneinde de landschappelijke inrichtingsmaatregelen te waarborgen. Hiertoe is in de planregels artikel 5.4 aangepast. Verder is de toelichting op meerdere punten aangevuld om tot een betere onderbouwing te komen.

3. Inrichtingsvoorstel

3.1 Ingediende inspraakreacties

Op het inrichtingsvoorstel zijn 21 reacties binnengekomen. Deze worden hieronder samengevat en voorzien van beantwoording.

3.1. Inspraakreactie 1

Reactie

- a. Het inrichten van de Melksterweide als parkeerterrein heeft grote impact voor de gemeente Voorst. De Twelloseweg wordt drukker en het beeld vanaf de Wilhelminabrug naar de gemeente Voorst verandert.
- b. Het is reclamant niet duidelijk hoe groot een uitbreiding van het parkeren aan deze zijde van de IJssel zou moeten zijn. In het verleden is geen tekort aan parkeerplaatsen geconstateerd. Reclamant vraagt zich af of de uitbreiding dan wel noodzakelijk is.
- c. Tijden zijn veranderd. Het bezoek aan binnensteden staat onder druk door minder winkelen en (wellicht) minder parkeerdruk. Vanuit economie zou het bezoek aan de stad juist niet ontmoedigd moeten worden door het parkeren daar te verminderen cq onmogelijk te maken. En hoe moet men nu bij het nieuwe stadhuis komen? Het is niet erg klantvriendelijk, omdat er geen parkeerdek is gemaakt. Mogelijk kan Deventer meer investeren in parkeren in de stad zelf en alles doen om klanten uit te nodigen in de stad.
- d. Parkeren op de Melksterweide is een te grote stedelijke voorziening in een nog gaaf, maar wel kwetsbaar voortuin/parkgebied van Deventer. Het is een van de redenen waarom Deventer zo'n mooie stad is. Juist het contrast tussen stad, park en landelijk gebied, etc is hier zo'n mooie kwaliteit, die enorm wordt gewaardeerd. Dat zou je hier eerder willen versterken dan verzwakken. Daarom ontraden we het parkeren op deze gave locatie. Als het plan wordt doorgezet is ons beeld dat de parkeerplaats volledig in de landschappelijke beplanting zou moeten worden ingepast, bijvoorbeeld met een brede struweelhaag van vier meter hoog. Hiermee blijft het zicht op het worpplantsoen behouden maar het zicht op de auto's niet.

Beantwoording

- a. *Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek is inderdaad gebleken dat de Twelloseweg drukker wordt. De gevolgen die dit heeft op het gebied van geluid en luchtkwaliteit zijn naar onze mening acceptabel binnen een stedelijke omgeving. Het beeld vanaf de Wilhelminabrug verandert inderdaad. We hebben een bewuste keuze gemaakt voor deze locatie en de gevolgen hiervan voor de ruimtelijke kwaliteit. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.3 (Geluid), 2.2.4 (Verkeersontsluiting), 2.2.5 (Luchtkwaliteit) en 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- b. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoeftte).*
- c. *Deze ontwikkeling aan de groene Worpzijde van de IJssel draagt juist bij aan de aantrekkelijke beleving van een gastvrije stad met een prachtige historische kern aan de IJssel. Door het aanleggen van deze parkeerplaatsen is het ook mogelijk om de ambitie tot het autovrij maken van de pleinen in de stad te kunnen realiseren, wat weer van belang is voor de economische vitaliteit van de stad. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoeftte).*
- d. *Er is een bewuste keuze gemaakt voor het parkeren op deze locatie. De beplanting is in het inrichtingsplan zorgvuldig vastgelegd voor een zo optimaal mogelijke landschappelijke kwaliteit. Geheel inpassen met beplanting is niet mogelijk vanwege de doorstroombaan van het gebied. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*

Conclusie:

De reactie heeft geleid tot het beter onderbouwen van de behoefte aan parkeerplaatsen en het zorgvuldiger inpassen van het parkeerterrein in zijn omgeving.

3.2. Inspraakreactie 2

Reactie

- a. Het afsluiten van de Bolwerksweg voor gemotoriseerd verkeer vanaf nummer 6 tot de tunnel bij de provinciale weg is niet verantwoord. De weg dient tevens als vluchtweg bij hoogwater en als route voor hulpdiensten en bewoners.
- b. Voorstel van inspreker is het instellen van éénrichtingsverkeer op de Bolwerksweg en het instellen van een parkeerverbod met handhaving. Het parkeerverbod op de Langelaan en de Bolwerksweg kan afgedwongen worden door voorzieningen aan te brengen.
- c. In het plan worden 350 parkeerplaatsen toegevoegd, maar er worden ook 100 plaatsen weggehaald. Daarbij worden er 120 plaatsen betaald parkeren, hoeveel plaatsen levert het plan per saldo dan op?

Beantwoording

- a. *Het instellen van een fietspad geldt voor de Bolwerksweg ten noorden van de Wilhelminabrug. De woningen aan de Bolwerksweg blijven allen bereikbaar voor autoverkeer. Ook zal geregeld worden dat de weg in noodgevallen gebruikt kan worden.*
- b. *De Bolwerksweg wordt afgesloten voor autoverkeer en wordt een fietspad. De weg wordt veilig voor langzaam verkeer en het is duidelijk dat hier niet meer geparkeerd kan worden. Er is niet gekozen voor het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's.*
- c. *Volgens de inschattingen van de gemeente worden er ca. 60 informele berm-parkeerplekken langs de Bolwerksweg en ca 25 informele berm-parkeerplekken langs de Bolwerksweg bij het talud van de Wilhelminabrug geteld, die vervangen worden door een formele parkeerplaats op het nieuwe parkeerterrein. In het inrichtingsplan zijn in totaal 222 parkeerplaatsen ingetekend, met daarnaast een strook grasland als reservelocatie voor circa 105 parkeerplaatsen, ten behoeve van het gebruik ten rijde van publiekstreckende evenementen.*

Conclusie

De reactie heeft geleid tot het beter onderbouwen van de afsluiting voor autoverkeer van een deel van de Bolwerksweg en de behoefte aan parkeerplaatsen.

3.3. Inspraakreactie 3

Reactie

- a. Insprekers hebben voorkeur voor het handhaven van de bestaande toestand wat betreft de vrijheid van parkeren.
- b. Het bestraten van de weide liefst met zo ruim mogelijke grasbetontegels, zodat het groen blijft.
- c. De vrije parkeergelegenheid creëert een bijzondere parkeersituatie die landelijke bekendheid heeft. Elke avond lost de automassa zich op. Insprekers ervaren de bestaande toestand niet als zeer hinderlijk, ook als dynamisch.

Beantwoording

- a. *Het handhaven van de bestaande situatie is niet wenselijk. Het regelmatige gebruik van de Melksterweide als parkeerterrein en de toenemende parkeerdruk vragen om een nieuw bestemmingsplan en een betere inrichting van het gebied.*
- b. *Uitgangpunt van het inrichtingsplan is een zo groen mogelijke halfverharding.*
- c. *Het nieuwe parkeerterrein is met name bedoeld voor bezoekersparkeren. Deze doelgroep zal vooral overdag gebruik maken van het parkeerterrein.*

Conclusie

De reactie heeft niet geleid tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

3.4. Inspraakreactie 4

Reactie

- a. Inspreker vraagt of het mogelijk is om via een bemaling het kwelwater weg te pompen (via een bestaande sloot aan de achterzijde van het weiland).
- b. Inspreker ziet graag een parkeerverbod bij de zendmast naast de spoorbrug.

Beantwoording

- a. *Het inrichtingsplan heeft niet tot doel kwelwater weg te pompen. Deze vraag kan in dit kader dan ook niet beantwoord worden.*
- b. *Dit gebied bij de spoorbrug behoort niet tot het gebied van het inrichtingsplan.*

Conclusie

De reactie leidt niet tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

3.5. Inspraakreactie 5

Reactie

- a. Inspreker ziet graag dat de parkeerruimte bij de molen alleen voor de bezoekers van de molen wordt.
- b. Er zou parkeergelegenheid voor fietsers moeten komen aan beide zijden van de spoorbrug evenals bij de Wilhelminabrug.
- c. Inspreker verzoekt de te hoge bomen (populieren) ten westen van de molen weg te halen.
- d. Graag toiletten plaatsen voor zwervers en alcoholisten die onder de brug staan.
- e. Graag toiletten plaatsen bij de grote parkeergelegenheid.
- f. Graag licht bij het doorgaand viaduct Bolwerksweg.

Beantwoording

- a. *Dit gebied behoort niet tot het gebied van het inrichtingsplan.*
- b. *Fietsparkeren is geen onderdeel van dit inrichtingsplan.*
- c. *In het kader van het inrichten van het parkeerterrein komt het kappen van populieren in het talud van de Wilhelminabrug niet als een passende maatregel voor het versterking van de ruimtelijke kwaliteit in aanmerking.*
- d. *Deze voorzieningen passen niet op een parkeerterrein van deze omvang of in de openbare ruimte van de Worp.*
- e. *Zie de beantwoording onder d. hierboven.*
- f. *Deze vraag kan in het kader van dit inrichtingsplan niet beantwoord worden. Wij zullen deze reactie doorgeven aan onze collega's van WIJDeventer.*

Conclusie

De reactie leidt niet tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

3.6. Inspraakreactie

Reactie

- a. Inspreker verzoekt om een goede oplossing te bedenken voor het stallen van fietsen nabij het veerpont.
- b. De auto's zouden helemaal uit de Lange Laan moeten verdwijnen om het historisch beeld te herstellen. Parkeren volledig oplossen in de Melksterweide.
- c. Geen verlichting op de parkeerplaats, alleen bij de in- en uitgang.
- d. Geen aaneengesloten meidoornhagen langs de Bolwerksweg. Hier is openheid wenselijk, zicht op de IJssel.
- e. Het plan van het Deventer Stadsstrand zou met dit plan geïntegreerd moeten worden: de entree, ontsluiting en parkeren voor fietsers, de route vanaf de parkeerplaats.

Beantwoording

- a. *Wij verwachten niet dat als gevolg van onze plannen de parkeerbehoefte voor fietsers wezenlijk zal toenemen. Mocht hiervan desondanks wel sprake zijn, dan biedt het plan voldoende mogelijkheden dit in een later stadium op een verantwoorde wijze in te passen.*
- b. *Voor de cultuurhistorische beleving is het gewenst dat er geen of zo weinig mogelijk auto's geparkeerd staan in de Avenue. Door het instellen van een licht parkeerregime in de Avenue wordt getracht hier aan tegemoet te komen. Zie ook de beantwoording in 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- c. *Het parkeerterrein zal zo sober mogelijk worden verlicht.*
- d. *Het inrichtingsplan wordt aangepast op dit punt. De hagen zijn vervangen door solitaire mei- of sleedoorn.*
- e. *Het inrichtingsplan is goed combineerbaar met het plan voor het stadsstrand.*

Conclusie:

De reactie heeft geleid tot het vervangen van de meidoornhagen door solitaire bomen en struiken (meidoorn en/of sleedoorn), om tegemoet te komen aan het open karakter van het landschap.

3.7. Inspraakreactie 7

Reactie

- a. *Graag een strook van 20 tot 30 meter langs de bebouwing bij het weiland voegen. Hierdoor worden geparkeerde auto's direct langs het voet/fietspad voorkomen.*
- b. *In het parkeervlak kunnen poelen en heuvels toegevoegd worden. Dit doorbreekt de massaliteit van de geparkeerde auto's;*
- c. *Geen beplantingsstrook langs het voet/fietspad, maar het raster verplaatsen. Of op een andere manier parkeren voorkomen. Bewaar de openheid en het zicht op de IJssel.*

Beantwoording

- a. *Wij zien ook het belang van het houden van enige afstand tot de Bolwerksweg ter hoogte van het parkeerterrein. Daarom hebben we het plan aangepast, met een berm van circa 10 meter breed, waarin maatregelen worden getroffen om parkeren tegen te gaan.*
- b. *Het toevoegen van poelen en heuvels in het parkeerterrein vinden wij uit oogpunt van efficiënte parkeren (zo weinig mogelijk ruimtebeslag van het parkeerterrein, waardoor er meer extensief grasland voor de Melksterweide overblijft) niet wenselijk. Wel doorbreken we de massaliteit van geparkeerde auto's door een aantal bomen of struiken op te nemen in het parkeerterrein.*
- c. *Parkeren buiten de contouren van het parkeerterrein wordt onmogelijk gemaakt door een afzetting of door struiken. Er worden langs de Bolwerksweg geen hagen aangeplant om de openheid van het gebied in stand te houden.*

Conclusie

De reactie heeft geleid tot het zorgvuldiger inpassen van het parkeerterrein in zijn omgeving.

3.8. Inspraakreactie 8

Reactie

- a. *Op 19 januari 2017 heeft inspreker een reactie gestuurd naar de gemeente Deventer in het kader van 'Slimme Parkeeroplossingen'. In deze reactie heeft inspreker aangegeven dat ruim 7 jaar geleden een bewonersgroep een uitgebreide studie heeft verricht naar de Parkeerproblemen op de Worp (wijk De Hoven) in Deventer. De uitkomsten van die studie zijn door diverse partijen (bewoners, lokale overheid, verkeersburo e.d.) als valide onderschreven. De gemeente Deventer heeft medewerking heeft beloofd maar heeft geen geld willen uitgeven, waardoor er niks is gebeurd. Een van de aangedragen oplossingen was het parkeren van bedrijfsauto's aan de rand van de wijk, maar daarvoor moest dan wel P-gelegenheid worden gecreëerd. Zonder financiële middelen was dat in 2010 niet mogelijk. In 2017 schijnt die P-gelegenheid er te komen met de aanleg van een nieuwe P-plaats in de Melksterweide. Dus een goede mogelijkheid voor De Worp om autoverkeer te verlagen, maar vooral om bereikbaarheid van de wijk voor hulptroepen aanmerkelijk te verhogen. In 2010 is al door de brandweer aangegeven dat de huidige veiligheid*

ver onder de maat is.

Kortom: veiligheid, parkeeroverlast en bereikbaarheid zijn voor een groot deel te verhelpen door een slimme actie met de nieuwe P-plek.

Beantwoording

Uit de reactie van inspreker maken wij op dat inspreker instemt met de aanleg van het parkeerterrein. Wij zijn het met inspreker eens dat het nieuwe parkeerterrein bij kan dragen aan een goede bereikbaarheid, veiligheid en het voorkomen van parkeeroverlast.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het inrichtingsvoorstel.

3.9. Inspraakreactie 9

Reactie

- a. Inspreker geeft aan het jammer te vinden dat de gemeente een mooi stuk natuur om zeep gaat helpen met blik.
- b. Inspreker verwacht dat de vrije parkeerplaatsen bedoeld zijn voor het ambtenarenapparaat
- c. Inspreker stelt dat een aantal parkeergarages half leeg staat en stelt voor om het parkeren goedkoper te maken.
- d. De uitbaters van de parkeergarages gaan er met dit plan niet op voorruit.
- e. De oever aan de werpkant is erg mooi geworden. Inspreker verwacht dat dit door het parkeerterrein en het in de toekomst te verwachten het zwembadpretpark (stadsstrand) verpest gaat worden.
- f. Inspreker stelt voor om de laan die uitkijkt op de stad en waar nu geparkeerd kan worden geheel vrij van auto's te maken, zoals het vroeger was.

Beantwoording

- a. *De realisatie van een structurele parkeervoorziening heeft inderdaad effect op de huidige inrichting en beleving van de Melksterweide. Als compensatie voor het aanleggen van een parkeerterrein wordt actief geïnvesteerd in natuurontwikkeling in de rest van de Melksterweide. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- b. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoeft)*
- c. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime)*
- d. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime)*
- e. *De oever van de Worp is onderdeel van het beschermd stadsgezicht. Bij nieuwe ontwikkelingen zullen hoge eisen worden gesteld aan de ruimtelijke kwaliteitsaspecten.*
- f. *De wens om de Avenue vrij te maken van geparkeerde auto's is afgewogen tegen het aanleggen van een nieuw parkeerterrein dat beslag legt op een groter deel van de Melksterweide. Zie de beantwoording van paragraaf 2.2.7 (Inrichtingsplan). Met het instellen van een licht parkeertarief op de Avenue wordt getracht het parkeren op de Avenue te ontmoedigen om deze mooie laan meer kwaliteit te geven, zowel in beeld als in groeimogelijkheden voor de bomen.*

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het inrichtingsvoorstel.

3.10. Inspraakreactie 10

Reactie

Inspreker verzoekt om een integrale kopie van het volledige onderzoek door Goudappel Coffeng naar de effecten voor het verkeer.

Beantwoording

Een exemplaar van het verkeersonderzoek is aan inspreker via de mail toegezonden.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het inrichtingsvoorstel.

3.11. Inspraakreactie 11

Reactie

- a. Inspreker ziet duidelijke voordelen om op deze manier de binnenstad steeds meer autoluw te maken.
- b. Inspreker maakt zich wel zorgen over het lichtplan voor het nieuwe parkeerterrein. Er zal voorkomen moeten worden dat het parkeerterrein een 'zee van licht' gaat worden. Licht is al snel erg fel. Slimme verlichting betekent meestal alleen maar veel/fel licht voor weinig geld (weinig energieverbruik). Het gebruik van 'sfeerverlichting', zoals dat nu op de Welle het geval is, lijkt inspreker een 'must'. Inspreker heeft uitzicht op het parkeerterrein vanaf de Welle en kijkt niet graag aan tegen rijen met simpele en felle straatlantaarns. Het type lantaarn op de foto van het plan valt voor inspreker niet echt in de categorie 'sfeerverlichting'.
- c. Inspreker denkt dat het mooier is om ook op het parkeerterrein her en der een aantal grotere bomen te planten. Dit doorbreekt het patroon van auto-aan-auto.
- d. Veel succes bij het verder uitwerken van de plannen.

Beantwoording

- a. *Wij onderschrijven deze stelling.*
- b. *De verlichting op het parkeerterrein zal zo minimaal en doelmatig mogelijk zijn.*
- c. *Deze suggestie is overgenomen in het inrichtingsplan. De aanplant betreft solitaire meidoorn of sleedoorn.*
- d. *Bedankt.*

Conclusie

De reactie heeft geleid tot het inpassen van beplanting in het parkeerterrein.

3.12. Inspraakreactie 12

Reactie

- a. Inspreker is geen voorstander van dit plan, het betekent onnodig drukte op de wijk.
- b. Qua parkeerdrukte valt het reuze mee in de stad. Inspreker stelt voor om daar eerst goed naar te kijken.

Beantwoording

- a. *Het nieuwe parkeerterrein is ook bedoeld om de parkeerdruk in de wijk De Hoven te verlichten. Het aantal verkeersbewegingen op de ontsluitingswegen zal toenemen, maar blijft binnen de wettelijke normen.*
- b. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.1 (Behoeftte).*

Conclusie

De reactie heeft niet geleid tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

3.13. Inspraakreactie 13

Reactie

- a. Inspreker is het er niet meer eens dat een deel van de Worp betaald parkeren wordt. Mensen maken nu gebruik van het pontje omdat er gratis geparkeerd kan worden, in tegenstelling tot het parkeren in het centrum. Parkeren op de Worp wordt dan een stuk minder aantrekkelijk.

Beantwoording

- a. *Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime)*

Conclusie

De reactie heeft niet geleid tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

3.14. Inspraakreactie 14

Reactie

- a. In verband met de verplaatsing en uitbreiding van de parkeergelegenheid op de Worp vraagt inspreker zich af of het parkeren daar gratis blijft.
- b. Worden de bestaande parkeerplaatsen permanent betaald en zijn de 300 nieuwe plaatsen alleen bereikbaar en gratis bij evenementen?
- c. In de binnenstad staan betaalde parkeerplaatsen leeg, terwijl hier gratis nieuwe worden gerealiseerd. Hoe logisch is dat? Wat is de filosofie achter deze beslissing? Volgens inspreker zou de gemeente hier heel wat geld kunnen ophalen.

Beantwoording

- a. *In het inrichtingsplan Parkeerterrein de Worp wordt voorgesteld om ca 222 gratis parkeerplaatsen en een reservestrook grasland voor nog eens circa 105 auto's (ten behoeve van het gebruik ten tijde van publiekstrekkende evenementen) toe te voegen in de wei, die nu bij evenementen ook al wordt gebruikt voor parkeren. Dit parkeerterrein zal dan zo groen mogelijk worden ingericht. In het voorstel dat er nu ligt komt er betaald parkeren tegen een laag tarief op de ca. 115 bestaande parkeerplekken, tussen de bomenrij aan de Avenue / Twelloseweg richting pontje. Dit om deze mooie laan meer kwaliteit te geven, zowel in beeld als in groeimogelijkheden voor de bomen.*
- b. *De 222 nieuwe gratis parkeerplekken zijn ook permanent geopend. Daarnaast is er nog een reservestrook grasland voor circa 105 auto's die bij publiekstrekkende evenementen gebruikt kan worden.*
- c. *Zie voor de beantwoording van deze vraag paragraaf 2.2.1 (Behoeftte) en 2.2.2 (Parkeerregime)*

Conclusie

De reactie heeft niet geleid tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

3.15 Inspraakreactie 15

Reactie

Inspreker is het niet eens met het plan om een parkeerterrein aan te leggen op in de Melksterweide.

- a. De Melksterweide ligt in een gebied met landschappelijke, ecologische en historische kwaliteiten. In 2017 dient nimmer meer een parkeerplaats te worden gerealiseerd in een gebied wat aan bovenstaande kwalificatie voldoet. De jaren zestig, zeventig en tachtig zijn echt voorbij. Dat Deventer, met hoogdravende duurzame ambities, anno nu nog met dit plan komt, dat geeft een totaal verkeerd signaal af richting burgers en milieu ngo's.
- b. Ruimtelijk is dit plan een esthetisch gedrocht. Het huidige parkeren aan de bomenlaan in het Worpplantsoen voldoet ruimtelijk veel beter dan parkeren in de Melksterweide. Reden is dat, in de huidige situatie, de links en rechts van de laan geparkeerde auto's twee lijnen vormen. Daarmee sluiten ze aan bij het lijkenmerk laan en ze zijn daardoor visueel veel minder hinderlijk in het landschap. Dit effect wordt in het groeiseizoen hoge mate versterkt omdat door de hoge volgroeide bomen gefilterd licht op de geparkeerde voertuigen valt, waardoor er minder aandacht trekkende reflecties aanwezig zijn. De gedempte lichtcondities laten de voertuigen beter in het landschap opgaan. Bij parkeren in de Melksterweide zal vanaf een lege laan het totaalbeeld ernstig verstoord gaan worden door een vlak met glimmende geparkeerde auto's welke zich dan visueel ook nog asymmetrisch ten opzichte van de laan zullen bevinden.
- c. Het vertrouwen van de burger in de uitvoerende capaciteiten van de gemeente zal ernstig worden aangetast door een bevreemdende combinatie van betaald en onbetaald parkeren welke op zo een korte afstand van elkaar zullen bestaan.
- d. Het afsluiten van de Bolwerksweg voor gemotoriseerd verkeer is een uitstekend plan, omdat parkeren hier de veiligheid reduceert. De ruimtelijke situatie zal ook aanzienlijk verbeteren omdat de aan de Bolwerksweg geparkeerde voertuigen het klassieke panorama van de Wilhelminabrug op de oude binnenstad ernstig verstoren.

Beantwoording

- a. *De realisatie van een structurele parkeervoorziening heeft negatieve effecten op landschap en beleving van de Melksterweide. Maatregelen met positieve effecten voor natuur en beleving, zoals het afsluiten van een deel van de Bolwerksweg voor auto's ten gunste van een fietspad, het weren van auto's in de berm van de Bolwerksweg, de actieve ontwikkeling van de*

Melksterweide tot een stroomdalgrasland en het toevoegen van streekeigen beplanting staan daar tegenover. Voor de inrichting van het parkeerterrein zelf wordt aansluiting gezocht bij het beeld van de Melksterweide door zorgvuldige inpassing en materialisering. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).

- b. Het parkeerterrein wordt zo goed mogelijk ingepast, enkele nieuwe bomen en struiken in en om het terrein verzachten het vlak met geparkeerde auto's. Zie ook paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit).*
- c. Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime).*
- d. Wij onderschrijven deze stelling.*

Conclusie

De reactie heeft geleid tot het inpassen van beplanting in het parkeerterrein.

3.16 Inspraakreactie 16

Reactie

- a. *Inspreker is het niet eens met het betaald parkeren op de Worp. Het gratis parkeren in combinatie met een overtocht met het pontje voor een leuk bedragje is juist een vriendelijk gebaar naar bezoekers die een dagje Deventer komen bezoeken.*

Beantwoording

- a. *Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime).*

Conclusie

De reactie heeft niet geleid tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

3.17 Inspraakreactie 17

Reactie

- a. *Uitbreiden van de parkeerplaatsen op De Worp lijkt inspreker een goed plan. Hoe minder mensen in het centrum moeten parkeren die daar voor hun werk komen, hoe beter.*
- b. *Betaald parkeren op De Worp is geen goed idee. Het is onnodig, het zal mensen die voor een uur of twee uur komen weerhouden om hun auto daar te zetten (kosten pontje ook €1,50, komt er bij), en het verhoogt de kosten voor forensen die in het centrum werken en uit gebieden komen die niet per OV te bereizen zijn. Kortom: het zou een onnodige en onvriendelijke maatregel zijn en mogelijk ook economisch slecht voor het voetveerbedrijf.*

Beantwoording

- a. *De onderbouwing van de behoefte aan uitbreiding van parkeerplaatsen op de Worp wordt beschreven in paragraaf 2.2.1 (Behoeft).*
- b. *In het inrichtingsplan Parkeerterrein de Worp wordt voorgesteld om circa 222 gratis parkeerplaatsen en een reservestreek grasland voor nog eens circa 105 auto's (ten behoeve van het gebruik ten tijde van publiekstrekkende evenementen) toe te voegen in de wei, die nu bij evenementen ook al wordt gebruikt voor parkeren. In het voorstel dat er nu ligt komt er betaald parkeren tegen een laag tarief op de ca. 115 bestaande parkeerplekken, tussen de bomenrij aan de Avenue / Twelloseweg richting pontje. Dit om deze mooie laan meer kwaliteit te geven, zowel in beeld als in groeimogelijkheden voor de bomen. Aan de automobilist dus de keuzevrijheid tussen betaald of onbetaald parkeren.*

Conclusie

De reactie heeft niet geleid tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

3.18 Inspraakreactie 18

Reactie

- a. Insprekers zijn er voorstander van dat de ontsluiting van het parkeerterrein niet op de Bolwerksweg bij de 'ganzevoet' geschiedt, om autoverkeer in dit gebied met veel voetgangers en fietsers te voorkomen.
- b. Wijziging van de begrenzing van de parkeerbestemming (zie zienswijze op ontwerp bestemmingsplan). Parkeervakken situeren onderlangs de dijk, en zo nodig de strook onderlangs het talud naar de Wilhelminabrug (binnen gemeentegrens, dus niet onder bomen van de gemeente Voorst). Deze strook is door de bestaande beplanting aan het zicht onttrokken. Let wel: beter nog is een parkeerbestemming geheel te situeren onderlangs het dijktaalud van de Lage Worp, inclusief de weg naar het viaduct Bolwerksweg. Zodat een langwerpige begrenzing ontstaat, afgeschermd door bestaand groen.
- c. Het (verkeerskundig) ontwerp wijzigen in een landschapsontwerp dat voldoende is afgestemd op de landschappelijke waarden; dat wil zeggen binnen de gewijzigde begrenzing (zie boven) een ruimere opzet met onderbreking van de lange aaneengesloten vakken en een wisselende situering van de parkeervakken. Door bv plaatselijk reliëf en/of verspringen van de rijstrook. Eventuele ophoging elders op het terrein compenseren, gesloten grondbalans. Te overwegen een uitrit te situeren ter hoogte van het viaduct op de Bolwerksweg, en verder ontsluiting via bestaande weg naar de dijk. Geen beplanting in de berm langs de Bolwerksweg / het toekomstig wandel en fietspad. Beperken van parkeergelegenheid op eigen terrein ter hoogte van de bestaande bebouwing. Vanwege de kenmerkende openheid. Zicht op de IJssel. Haagbeplanting ter afscheiding en begrenzing van parkeervakken (zoals bij het bowlingcentrum).
- d. Inrichting met zo min mogelijk verkeersborden en / of andere niet gebiedsspecifieke verkeerselementen
- e. Herstel van de buisafscherming waarmee parkeren in de berm wordt tegengegaan.

Beantwoording

- a. *Wij zijn het hier mee eens. De ontsluiting in de richting van de aanlegsteiger van de veerpont is enkel voor voetgangers.*
- b. *Wij hebben het alternatieve plan van reclamanten bekeken. De aangewezen locatie brengt echter een aantal nadelen met zich mee waardoor het aanleggen van het terrein op deze locatie niet haalbaar maakt. De locatie langs de dijk ligt in een beschermingszone van de primaire waterkering. Hier gelden onder andere bijzondere eisen voor het aanbrengen van (half)verharding. Het groen inrichten van de parkeerplaats is hier problematisch. Ook op deze locatie liggen de auto's in het zicht. We hebben het inrichtingsplan op basis van de ingediende zienswijzen echter wel enigszins aangepast. Wij zien ook het belang van het houden van enige afstand tot de 'ganzevoet'. Daarom hebben we op die plaats meer afstand genomen. Ook hebben we een fasering ingebracht, waardoor het parkeerterrein in basis minder breed is en het overige deel als grasland bestemd is als reserveparkeerterrein. Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.8 (Ruimtelijke kwaliteit) en in paragraaf 2.2.7 (Inrichtingsplan).*
- c. *Zie de beantwoording hierboven onder b. en paragraaf 2.2.7 (inrichtingsplan). Het niet efficiënt inrichten van de parkeerplaats door een wisselende situering van de parkeervakken, het handhaven van plaatselijk reliëf en/of verspringen van de rijstrook legt een nog groter beslag op de Melksterweide. Dit vinden wij ongewenst. Bovendien is dit deel erg laag gelegen en kan maar beperkt worden opgehoogd binnen de kaders die RWS stelt. De aangedragen locatie valt daarmee af als alternatief.*
- d. *We onderschrijven deze inrichtingsrichtlijn.*
- e. *We weten op dit moment nog niet exact op welke wijze we maatregelen zullen treffen die parkeren in de berm onmogelijk moeten maken langs de Bolwerksweg. Dit wordt nog uitgewerkt in de bestekfase. In het inrichtingsplan voor het talud wordt het parkeren tegen gegaan door het graven van een sleuf/droge sloot*

Conclusie

De reactie heeft geleid tot het verbeteren van het inrichtingsplan.

3.19 Inspraakreactie 19

Reactie

- a. Inspreker spreekt namens Stichting Deventer Stadsstrand en vindt het een goede zaak dat deze belangrijke toegangspoort van de stad aangepakt gaat worden. Inspreker denkt dat het parkeerverbod langs de Bolwerksweg een vooruitgang is. Er ontstaat een minder rommelig beeld vanaf de Wilhelminabrug en fietsers en wandelaars hebben een veilige en mooie entree vanaf de Bolwerksmolen naar het pontje.
- b. Inspreker vraagt zich af of er is overwogen om de parkeerplaatsen met halfverharding bij het talud van de Wilhelminabrug te behouden. Deze zijn met grasbeton prima landschappelijk in te passen en hierdoor kunnen bezoekers van de uiterwaarden, stadsstrand, bolwerksmolen en vissteigers parkeren. Ook zal er eventueel een minder valideparkeerplek voor het stadsstrand kunnen komen.
- c. Inspreker kan zich voorstellen dat het voor de stadscamping, IJsselhotel, pontje en Bolwerksmolen ongewenst is dat de Bolwerksweg deels fietspad wordt. Is het overwogen om hier bijvoorbeeld een eenrichtingsweg voor verkeer van te maken? Voor het stadsstrand zijn er geen nadelen van de komst van het fietspad, de meeste bezoekers zullen toch met de fiets of lopend komen.
- d. Het horecapaviljoen zal aan het fietspad komen te liggen, is er wel een mogelijkheid dat toekomstige leveranciers dicht bij het paviljoen kunnen komen laden en lossen? Eventueel met een inklapbaar of automatisch paaltje om het fietspad af te sluiten zal denk een prima oplossing kunnen zijn.
- e. De nieuwe meidoornhagen langs beide zijden van de Bolwerksweg komen lijkt inspreker een meerwaarde hebben voor het gebied. Ook zal de gemeente nieuwe weidepalen langs de Bolwerksweg plaatsen. Inspreker wil graag in overleg over de juiste plekken van de toegangshekken van het stadsstrand in verband met de aanplant van meidoornhagen en weidepalen. Tevens wil inspreker overleggen over de aanleg van nuts voorzieningen (water, elektra en riolering) op de locatie van het stadsstrand.
- f. Inspreker vraagt of er kritisch gekeken kan worden naar de verkeersborden in het gebied, aangezien het nu rommelig aandoet. Het plaatsen van meerdere recreatieborden bij het pontje en viaduct lijkt inspreker een meerwaarde hebben om te verwijzen naar iconen als de Bolwerksmolen, Stadscamping, Stadsstrand, Natuurspeeltuin Woeste Willem, Sandton IJsselhotel, pontje, Worpplantsoen en dé Buitensociëteit. Inspreker heeft hier ideeën over.

Beantwoording

- a. *Wij zijn het hier mee eens.*
- b. *Om versnippering van geparkeerde auto's tegen te gaan, is gekozen voor het aanleggen van één nieuwe parkeervoorziening. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit in het zuidoostelijke deel van het beschermd stadsgezicht sterk verbeterd.*
- c. *De Bolwerksweg wordt afgesloten voor autoverkeer en wordt een fietspad. De weg wordt veilig voor langzaam verkeer en het is duidelijk dat hier niet meer geparkeerd kan worden. Er is niet gekozen voor het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's omdat dit minder veilig is en parkeren in de berm en op straat niet onmogelijk maakt.*
- d. *Het inrichtingsplan maakt nadere afspraken over mogelijkheden voor laden en lossen ten behoeve van een eventueel stadstrand niet onmogelijk.*
- e. *Eer komen in het inrichtingsplan geen hagen meer langs de Bolwerksweg, om het zicht op de IJssel en de Melksterweide te behouden. Afstemmen over nadere invullingen is wenselijk, alhoewel beide initiatieven hun eigen proces en planning kennen.*
- f. *Verkeersborden moeten opvallen en duidelijk zijn. Daarom is het belangrijk dat er niet te veel verkeer- en verwijsborden komen. Bovendien gaat een overmaat aan borden ten koste van de ruimtelijke kwaliteit. Een zorgvuldige afweging is hier op zijn plaats.*

Conclusie

De reactie heeft niet geleid tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

3.20 Inspraakreactie 20

Reactie

Inspreker vindt dat het plan om het parkeren op de Worp (deels) betaald te maken, ten koste gaat van de middenstand in Deventer. Dan gaan nog meer mensen naar omliggende plaatsen zoals Twello, Colmschate, Gorssel etc. waar wel gratis geparkeerd kan worden.

Beantwoording

Zie de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime).

Conclusie

De reactie heeft niet geleid tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

3.21 Inspraakreactie 21

Reactie

- a. Inspreker spreekt namens de Vereniging van Commercieel Onroerend goed binnenstad Deventer (VCOD) en vindt het mooi om te vernemen dat de gemeente aan de suggestie van de VCOD om op de Worp een parkeervoorziening te creëren, gehoor gaat geven.
- b. Gelet op de thans bestaande onduidelijkheid over parkeerplaatsen in het Sluiskwartier rijst de vraag of het verstandig is om de Melksterweide uitsluitend voor gratis parkeren in te richten. Zijn er enige prognoses gemaakt en beschikbaar? Veel ambtenaren komen met de fiets maar lang niet allemaal. Als ik op het stadskantoor zou werken en ik kan op de Melksterweide gratis parkeren, dan nam ik wel vaker de auto. Als ik als werkgever in de binnenstad een jaarkaart voor mijn personeelslid moet betalen dan zou ik daarmee stoppen en het personeelslid naar de Melksterweide verwijzen. Zal er op de Melksterweide voor bezoekers nog ruimte zijn om te parkeren?
- c. Is deze gratis parkeerfaciliteit niet in lijnrechte tegenspraak met het beoogde afwaarderen van de Wilhelminabrug?
- d. Een parkeervoorziening aan deze kant van de stad werd door Coenen en Asselbergs met name gezien om bezoekers vanuit het westen aan die zijde te houden, zodat deze niet meer de IJssel behoeften over te steken. Wellicht is het niet onverstandig om een zeer gematigd tarief te gaan hanteren en dan met name een zeer gematigd dagtarief. Met een zeer gematigd tarief (inclusief dagtarief) zou – bij een behoorlijke bezetting – toch minimaal 3 a 4 ton op te halen zijn. De roof uit de parkeergelden ten behoeve van de algemene middelen (thans 645.000 euro per jaar) zou dan afgeschafte kunnen worden, dan wel minimaal gehalveerd.

Beantwoording

- a. *Wij waarderen de instemming van de VCOD met het uitbreiden van de parkeermogelijkheden op de Worp.*
- b. *Het nieuwe parkeerterrein op de Worp is onderdeel van een robuuste oplossing voor de parkeerbehoefte van Deventer. Naast het faciliteren van bezoekers van de Worp en omgeving en de bewoners van de Hoven vormen hier bezoekers van de binnenstad een grote doelgroep. Dit zijn bezoekers die komen om te winkelen, om uit te gaan of om op bezoek te gaan bij bewoners en hun auto op de Worp parkeren, maar ook mensen die voor werk in de binnenstad moeten zijn. De verwachting is dat de uitbreiding van de parkeermogelijkheden op de Worp tegemoet komt aan de behoefte van de onderscheiden parkeerders. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime).*
- c. *De parkeerfaciliteit is niet in tegenspraak met de beoogde afwaardering van de Wilhelminabrug. De afwaardering betreft het terugdringen van regionaal verkeer. Het nieuwe parkeerterrein biedt ruimte aan bezoekers uit de richting Apeldoorn, Twello, Wilp en Terwolde die dan niet meer de brug hoeven over te steken. Ook mensen uit Deventer kunnen een parkeerplek vinden op het parkeerterrein de Worp, maar dit zal niet leiden tot merkbare drukte op de Wilhelminabrug.*
- d. *Een zeer gematigd dagtarief wordt overwogen voor de bestaande parkeerplaatsen van de Avenue (bomenlaan). De motivatie hiervoor is het accentueren van de cultuurhistorische waarde van de laan. De overige parkeerplaatsen zijn in principe gratis om het terrein aantrekkelijk te maken en te voorkomen dat parkeerders uitwijken naar de wijk De Hoven. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.2.2 (Parkeerregime).*

Conclusie

De reactie heeft niet geleid tot het wijzigen van het inrichtingsplan.

4. Ambtelijke aanpassingen

Naar aanleiding van ambtelijke constatering zijn enkele wijzigingen in het bestemmingsplan aangebracht. Dit betreft de volgende wijzigingen.

4.1 Archeologie

De dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie - 4' en 'Waarde – Archeologie – 5' zijn per abuis niet op de verbeelding opgenomen. In de toelichting en in de regels van het ontwerpbestemmingsplan werden de dubbelbestemmingen wel opgenomen.

4.2 Bomen effect analyse

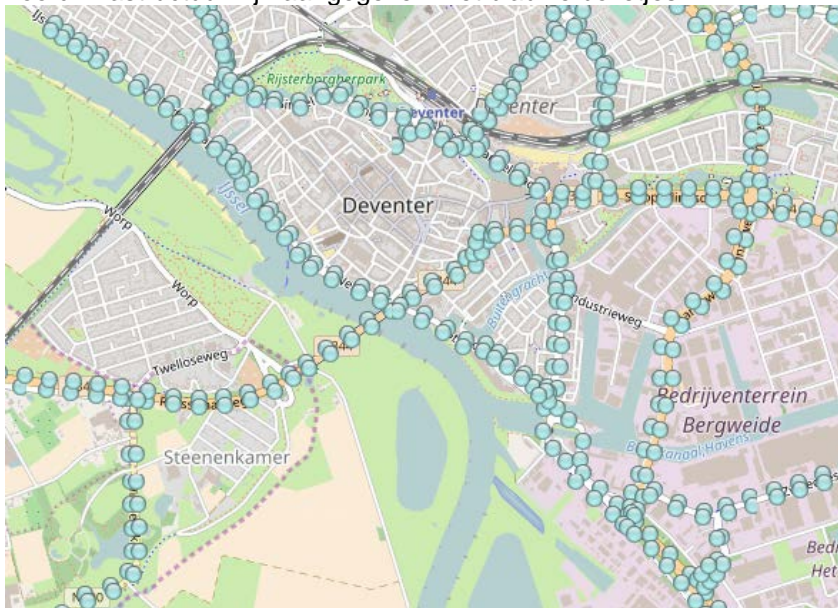
De Bomen effect analyse heeft ertoe geleid dat de afstand van het parkeerterrein tot de bomenrij groter is geworden. Het rapport is toegevoegd aan de bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan.

5. Bijlagen

I Bijlage Luchtkwaliteit

Aandachtsgebied luchtkwaliteit

In stedelijk gebied hangt de luchtkwaliteit nauw samen met de verkeersintensiteit op de wegen. De luchtkwaliteit ten gevolge van het verkeer op wegen is het grootste aandachtspunt langs de drukke wegen waarop veel verkeer rijdt: de hoofdinfrastructuur. In de navolgende afbeelding is een uitsnede gemaakt van de Monitoringstool voor de gemeente Deventer waarbij de rekenpunten langs de hoofdinfrastructuur zijn aangegeven met blauwe bolletjes:



Op basis van eerder uitgevoerd onderzoek kan als uitgangspunt worden aangehouden dat langs de wegen, die deel uitmaken van het 'onderliggend wegennet' de concentratie van de luchtkwaliteit zodanig is, dat de grenswaarden bij lange na niet benaderd worden.

Om toch een beeld te krijgen van de luchtkwaliteit op deze wegen wordt de meest nabijgelegen weg beschouwd die onderdeel is van de hoofdinfrastructuur. Dit is een gangbare praktijk. In het uitgevoerde onderzoek naar de luchtkwaliteit is de situatie op de N344/Rijksstraatweg beschouwd. Uit dit onderzoek (ref: DVT493Abf0003.01, datum 10 januari 2017) blijkt dat de concentraties langs de N344/Rijksstraatweg ruim beneden de grenswaarden blijven.

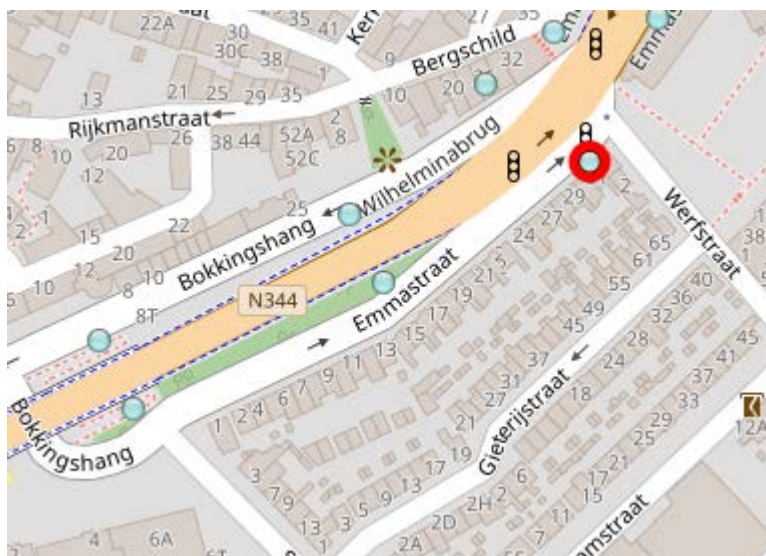
Op basis van de verhouding van de verkeersintensiteiten op de N344/Rijksstraatweg (ongeveer 18.000 mvt/etm) en de Twelloseweg (ongeveer 2.260 mvt/etm) kan aannemelijk worden gemaakt dat de luchtkwaliteit langs de Twelloseweg ruim beneden de grenswaarden ligt en zal blijven liggen. Ook de te verwachten verkeerstoename van en naar de parkeerlocatie zal niet leiden tot een dermate hoge verkeersintensiteit op de Twelloseweg dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit zullen worden benaderd of overschreden.

Filevorming op de Twelloseweg

In de zienswijze wordt aangegeven dat bij rood licht op de verkeerslichten aan de kruising van de Twelloseweg met de N344 reeds filevorming tot ver in de Twelloseweg optreedt. Hierover kan het volgende aangegeven worden.

Aangenomen wordt dat hier bedoeld wordt op het gegeven dat de luchtkwaliteit langs een weg minder goed is wanneer sprake is van slecht doorstromend of wachtend verkeer op een weg.

Om hierover een uitspraak te doen is de Monitoringstool geraadpleegd, waarbij de luchtkwaliteit is beschouwd langs de Emmastraat, bij de aansluiting van de Wilhelminabrug (ter hoogte van de Werfstraat). Dit is een drukke weg, waar in de spitsperioden altijd sprake is van een wachtrij voor de verkeerslichten. Eveneens is sprake van woningen die dicht op de weg zijn gesitueerd. De situatie ziet er als volgt uit:



Het aangegeven rekenpunt (80449) ligt langs de Emmastraat. Voor de huidige situatie (prognosejaar 2015) zijn de concentraties als volgt:

Kenmerken	Concentraties				
	NOx	O3	NO2	PM10	PM2.5
Totale concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-	-	24.492	19.238	11.165
Aantal normoverschrijdingsdagen	-	-	-	7.013	-
SRM2-bijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	1.998760	-	0.351389	0.090752	0.045010
SRM2-bijdrage fractie directe uitstoot NO2 [-]	-	-	0.175803	-	-
SRM1-bijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	15.724700	-	1.956570	0.828953	0.376642
SRM1-bijdrage fractie directe uitstoot NO2 [-]	-	-	0.124427	-	-
Achtergrondconcentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-	42.7	18.6	18.3	10.7
GCN achtergrondconcentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-	42.2	19.7	18.4	10.8

Prognosejaar 2020:

Kenmerken	Concentraties				
	NOx	O3	NO2	PM10	PM2.5
Totale concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-	-	19.154	20.143	11.842
Aantal normoverschrijdingsdagen	-	-	-	7.789	-
SRM2-bijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	1.229010	-	0.299128	0.077298	0.029032
SRM2-bijdrage fractie directe uitstoot NO2 [-]	-	-	0.243390	-	-
SRM1-bijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	10.254400	-	1.879990	0.770436	0.269984
SRM1-bijdrage fractie directe uitstoot NO2 [-]	-	-	0.183335	-	-
Achtergrondconcentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-	44.2	14.6	19.3	11.5
GCN achtergrondconcentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-	43.7	15.4	19.4	11.6

Prognosejaar 2030:

Kenmerken	Concentraties				
	NOx	O3	NO2	PM10	PM2.5
Totale concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-	-	12.806	18.35	10.149
Aantal normoverschrijdingsdagen	-	-	-	6.465	-
SRM2-bijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	0.519338	-	0.151829	0.071249	0.021673
SRM2-bijdrage fractie directe uitstoot NO2 [-]	-	-	0.292351	-	-
SRM1-bijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	4.085510	-	1.027290	0.693710	0.193258
SRM1-bijdrage fractie directe uitstoot NO2 [-]	-	-	0.251447	-	-
Achtergrondconcentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-	46.8	10.6	17.6	9.9
GCN achtergrondconcentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	-	46.5	11.0	17.7	10.0

Uit deze gegevens kan worden geconcludeerd dat ook in een situatie waarbij sprake is van filevorming op de weg de concentraties van de relevante stoffen voor de luchtkwaliteit ruim beneden de grenswaarden blijven.

Op basis van voorgaande rekenresultaten kan voor de luchtkwaliteit langs de Twelloseweg worden aangehouden dat filevorming ten gevolge van de ontwikkeling van de parkeerlocatie, niet zal leiden tot een overschrijding van de normen van de luchtkwaliteit.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan worden gesteld dat de luchtkwaliteit ten gevolge van de ontwikkeling zo zorgvuldig mogelijk in beeld is gebracht. In voldoende mate is aannemelijk gemaakt dat de ontwikkeling geen bezwaren ontmoet op het aspect luchtkwaliteit.