

# Reactienota Zienswijzen

## Chw bestemmingsplan Senzora-terrein

# Inhoud

<b>1</b>	<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
	1.1	ZIENSWIJZEN	3
	1.2	LEESWIJZER	5
<b>2</b>	<b>2</b>	<b>ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN</b>	<b>6</b>
	2.1	ZIENSWIJZE 1	6
	2.2	ZIENSWIJZE 2	7
	2.3	ZIENSWIJZEN 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 19, 20, 21, 25, 29, 46, 47, 48 EN 49	10
	2.4	ZIENSWIJZE 11	17
	2.5	ZIENSWIJZE 12 EN 13	18
	2.6	ZIENSWIJZE 15	19
	2.7	ZIENSWIJZEN 16, 23 EN 64	23
	2.8	ZIENSWIJZEN 17, 24 EN 65	23
	2.9	ZIENSWIJZE 18	24
	2.10	ZIENSWIJZE 22	25
	2.11	ZIENSWIJZEN 26, 36, 44, 54, 63, 69, 73, 78, 86, 87, 89 EN 95	27
	2.12	ZIENSWIJZE 27	28
	2.13	ZIENSWIJZE 28	28
	2.14	ZIENSWIJZE 30	29
	2.15	ZIENSWIJZEN 31 EN 40	29
	2.16	ZIENSWIJZE 32	30
	2.17	ZIENSWIJZEN 33, 34, 42, 53, 59, 68, 72, 74, 80, 83, 90, 91, 94 EN 98	32
	2.18	ZIENSWIJZEN 35, 43, 52, 67, 71, 79 EN 93	33
	2.19	ZIENSWIJZEN 37, 41, 45 EN 85	33
	2.20	ZIENSWIJZEN 38, 51, 62, 66, 70, 76, 82, 92 EN 98	34
	2.21	ZIENSWIJZEN 39, 50, 55, 58, 77, 84, 96 EN 98	35
	2.22	ZIENSWIJZE 56	37
	2.23	ZIENSWIJZE 57 EN 60	39
	2.24	ZIENSWIJZE 61	40
	2.25	ZIENSWIJZE 75	40
	2.26	ZIENSWIJZE 81 EN 88	40
	2.27	ZIENSWIJZE 97	42

# 1 INLEIDING

## 1.1 Zienswijzen

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 12 december 2023 besloten het ontwerpbestemmingsplan 'Chw bestemmingsplan Senzora-terrein', het ontwerp beeldkwaliteitsplan en de vormvrije m.e.r.-beoordeling ter inzage te leggen. De stukken hebben van 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024 tot ter inzage gelegen, conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4. van de Algemene wet Bestuursrecht (Awb). Tegen het plan zijn 98 zienswijzen ingediend door 40 verschillende personen/ instanties. Dit komt doordat meerdere personen meerdere zienswijzen hebben ingediend.

Naar aanleiding van de zienswijzen is een aantal wijzigingen in het bestemmingsplan aangebracht. Tevens zijn er ambtelijke wijzigingen in het plan aangebracht.

Alle wijzigingen worden hieronder weergegeven.

### Wijzigingen in de regels

- a. De toegelaten gebruiksactiviteiten binnen de functies 'Maatschappelijk' en 'Maatschappelijk - Begane grond' zijn ingeperkt en nader omschreven. Omdat beide functies niet meer in overeenstemming zijn met de standaard krijgen ze de volgende omschrijving 'Maatschappelijk - Senzora' en 'Maatschappelijk - Begane grond - Senzora'. Daarnaast wordt vastgelegd dat samen een bruto vloeroppervlakte van maximaal 670 m<sup>2</sup> is toegestaan ter plaatse van de functies 'Kantoor', 'Kantoor – Begane grond', 'Maatschappelijk - Senzora' en 'Maatschappelijk - Begane grond - Senzora'. Hierdoor voldoen de functies 'Kantoor' en 'Kantoor – Begane grond' ook niet meer aan de standaard, die krijgen de benaming 'Kantoor – Senzora' 'Kantoor – Begane grond – Senzora'. De definitie van artikel bruto vloeroppervlakte wordt opgenomen in artikel 1.
- b. De functie 'Wonen' (artikel 9) is toegevoegd om de percelen aan de Raamdwarstraat één woonfunctie te geven i.p.v. twee verschillende. Hier behoort bouwregel 16 bij. Artikel 9 tot en met 22 worden hierdoor vernummerd naar artikel 10 tot en met 23.
- c. In artikel 10.1 is lid b toegevoegd: zorgwoningen, uitsluitend indien omgevingsvergunning is verleend zoals bedoeld in artikel 10.2.1. Dit lid is normaliter opgenomen in de standaard maar ontbrak ten onrechte in dit bestemmingsplan. Lid b en c worden hierdoor vernummerd naar lid c en d.
- d. In artikel 10 lid c is het maximum aantal wooneenheden gewijzigd van 130 naar 119. Verder is het lid iets anders geformuleerd.
- e. In artikel 10 is lid e toegevoegd: boven 31 meter het wonen, als bedoeld in sub a, niet is toegestaan. Hierdoor worden lid e tot en met m vernummerd naar lid f tot en met o.
- f. In artikel 11.1.2 lid d en e is de verwijzing gewijzigd naar lid c in plaats van de foutieve verwijzing naar lid d.
- g. In artikel 18.2 lid b en artikel 19.1 lid b wordt de functie 'Wonen' toegevoegd.
- h. Artikel 20 lid a is niet meer van toepassing op de woontoren. Artikel 20 lid a bevat een 10% afwijkingsbevoegdheid ten behoeve van noodzakelijke technische installaties en ondergeschikte bouwdelen. In plaats van deze afwijkingsbevoegdheid wordt de Maatvoering maximum bouwhoogte en maximum goothoogte: 32 m/ 32 m in een gedeelte van het bouwvlak van de woontoren gewijzigd naar 34m/ 34m. Deze verhoging is specifiek bedoeld voor (het inpandig wegwerken van) technische installaties, boven de 31 meter is geen woonlaag toegestaan (zie punt e.).
- i. Kleine aanpassingen aan de functies en tekstuele verbeteringen zoals 'Bestemmingsomschrijving' wordt 'Toegelaten functies' conform de standaard.

### Wijzigingen op de plankaart (verbeelding)

- a. De maximum bouwhoogte en de maximum goothoogte zijn op meerdere plekken op de verbeelding verlaagd met enkele meters. Als gevolg hiervan is ook de bouwaanduiding

“onderdoorgang” aan de Raamstraat verkleind. Op een deel van het bouwvlak van de woontoren is de maximum bouwhoogte van 32 m en de maximum goothoogte van 32 m verhoogd naar 34 m /34 m. Deze wijziging is ervoor bedoeld om installaties netjes inpandig weg te werken en het gewenste verticale accent mogelijk te maken. Boven de 31 meter is geen woonfunctie toegestaan en is alleen gebruik ten behoeve van noodzakelijke technische installaties toegestaan.

- b. Op een gedeelte van de achtertuinen aan de Raamdwardsstraat is de functie ‘Wonen – Senzora’ gewijzigd naar de functie ‘Wonen’, omdat dan op de gehele woonpercelen één functie wonen geldt i.p.v. twee verschillende woonfuncties.
- c. De grenzen van bestemmings- en bouwvlakken zijn op meerdere plekken verlegd van 25 centimeter tot 1,5 meter.
- d. De functieaanduiding “specifieke vorm van wonen – parkeergarage” is met 8,5 meter verlengd richting de Raamstraat.

### **Wijzigingen in de toelichting**

- a. Door de hele toelichting heen is het woningaantal aangepast naar 119, behalve in paragraaf 6.5 Vormvrije m.e.r. beoordeling want de besluitvorming daarover ging uit van circa 130 woningen.
- b. Het woonprogramma (paragraaf 3.5) is in overeenstemming gebracht met het parkeeronderzoek.
- c. Paragraaf ‘3.6 Verkeer en parkeren’ is in overeenstemming gebracht met de aangepaste ‘Bijlage 3 Notitie verkeerseffecten’ en ‘Bijlage 4 Parkeernotitie’.
- d. In paragraaf 5.5.2 kopje Sanering is de laatste stand van zaken opgenomen zoals de saneringsbeschikking die is afgegeven.
- e. Paragraaf ‘5.4 Stikstof’ is in overeenstemming gebracht met aangepaste berekening. Voortoets Stikstof is niet meer benodigd.
- f. Paragraaf ‘5.10 Bezonning’ is in overeenstemming gebracht met het aangepaste ‘bezonningsonderzoek’.
- g. In paragraaf 5.11.3 kopje Conclusie wordt verwezen naar paragraaf 5.13.2.
- h. Paragraaf ‘5.13.2 Akoestisch onderzoek ruimtelijke inpassing’ is in overeenstemming gebracht met het aangepaste ‘Bijlage 21 Akoestisch onderzoek ruimtelijke inpassing industrielawaai’.

### **Bijlagen bij toelichting**

Er zijn een aantal onderzoeken aangepast.

- a. Bijlage 3 Notitie verkeerseffecten  
In de aangepaste notitie verkeerseffecten wordt uitgegaan van het bijgestelde aantal woningen (119). In de notitie wordt meer tekst en uitleg gegeven. Zo wordt bijvoorbeeld het verkeersmodel nader uitgelegd. Naast de modelmatige benadering zijn begin 2024 ook tellingen gehouden, die zijn ook in de notitie verwerkt.
- b. Bijlage 4 Parkeernotitie  
De aangepaste parkeernotitie gaat uit van het bijgestelde aantal woningen (119) en van de norm van 0,3 parkeerplaats voor bezoekers per woning. Conclusie van de notitie is dat wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen en dat de parkeerbalans voldoet aan het door de raad vastgestelde kader.
- c. Bijlage 10 AERIUS berekening  
De aangepaste berekening gaat uit van het bijgestelde aantal woningen (119), het rekenjaar is gewijzigd van 2024 naar 2025 en de realisatiefase is op 3 jaar gesteld. Conclusie van de berekening is dat voor de realisatiefase en de gebruiksfase er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar op Natura 2000-gebieden.
- d. Bijlage 11 Voortoets Stikstof  
Als gevolg van de conclusie van de aangepaste AERIUS-berekening (zie vorig punt) is geen voortoets stikstof meer benodigd waardoor dit rapport geen onderdeel meer uitmaakt van de bijlagen bij de toelichting. Als gevolg hiervan worden bijlagen 12, 13 en 14 vernummerd tot bijlagen 11, 12 en 13.
- e. Bijlage 14 Saneringsbeschikking  
In paragraaf 5.5.2 van het ontwerpbestemmingsplan staat dat er een saneringsplan dient te worden opgesteld en een beschikking te worden verkregen voor het uitvoeren van een bodemsanering om de bodem wel geschikt te maken. Deze beschikking is op 8 maart 2024 verkregen en als bijlage 14 bij de toelichting opgenomen.

- f. Bijlage 19 Windklimaatonderzoek  
Er zijn tekstuele wijzigingen gedaan in het 'Windklimaatonderzoek', maar inhoudelijk is er niks aangepast want dit onderzoek ging al uit van een maximale hoogte van 34 meter.
- g. Bijlage 20 Bezonningsonderzoek  
Er is extra toelichting gegeven over de resultaten van het onderzoek.
- h. Bijlage 22 Akoestisch onderzoek ruimtelijke inpassing industrielawaai  
Er is een correctie doorgevoerd in de rekensystematiek.
- i. Bijlage 24 mer-beoordelingsbesluit voor plan Sensora-terrein  
Het mer-beoordelingsbesluit voor plan Sensora-terrein van 12 december 2023 wordt als bijlage 24 bij de toelichting opgenomen. Als gevolg hiervan wordt bijlage 24 vernummerd tot bijlage 25.

## **1.2 Leeswijzer**

Deze reactienota betreft de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan 'Chw bestemmingsplan Sensora-terrein'. Per zienswijze is in deze nota een samenvatting opgenomen met daarbij de beantwoording.

## 2 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Chw bestemmingsplan Sensora-terrein' heeft ter inzage gelegen van 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024. Tijdens deze termijn zijn 98 zienswijzen binnen gekomen.

De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en voorzien van alle benodigde gegevens en zijn derhalve ontvankelijk.

Hierna zijn de zienswijzen samengevat weergegeven en voorzien van beantwoording. De naam en adresgegevens van een particulier mogen vanwege de Wet bescherming persoonsgegevens niet digitaal publiek worden gemaakt, tenzij daar toestemming voor is gegeven. Omdat navraag hiernaar ondoenlijk is, zijn de zienswijzen anoniem verwerkt.

### 2.1 Zienswijze 1

#### Samenvatting zienswijze:

Er wordt toegejuicht dat er meer (betaalbare) woonruimte wordt gecreëerd. Er is echter in buurt geen enkel draagvlak voor een torenflat van 10 verdiepingen binnen de gracht. Een dergelijk kolos in het (industriële) historische centrum is zowel onnodig als onwenselijk. Het past op geen enkele wijze bij de huidige vorm en uitstraling van het Sensora gebied. Hopelijk wordt hier rekening mee gehouden zonder dat dit hoeft te leiden tot minder wooncapaciteit.

#### Beantwoording:

Wij realiseren ons terdege dat de situatie ter plaatse zal veranderen maar naar ons oordeel sluit het geprojecteerde gebouw qua hoogte (10 bouwlagen), massa en positionering aan bij het bebouwingsbeeld. In de paragrafen 3.2, 3.3 en 3.4 van de bestemmingsplantoelichting worden de stedenbouwkundige (uitgangs)punten beschreven, welke terug te voeren zijn naar het masterplan dat als bijlage 1 bij de toelichting is opgenomen. In het masterplan zijn de kaderstellende uitgangspunten voor de herontwikkeling van het voormalige Sensora-terrein vastgelegd. Voor het hoogteaccent in het bijzonder geeft het masterplan de volgende uitgangspunten weer. Belangrijk is dat de stedenbouwkundige structuur vanuit de logica van de plek opgebouwd wordt en de kenmerkende diversiteit zichtbaar zal zijn. Er is aansluiting gezocht met de structuurlijnen en ontwerpingredienten van de omgeving. Op visueel-strategische punten komen hoogteaccenten. De ontwikkeling is een unieke kans om de stedelijkheid van Deventer aan de singel en juist ook aan de IJssel zichtbaar te maken. Bijzondere hoogteaccenten zullen hierbij een rol spelen op stadsniveau en een dialoog aangaan met andere vergelijkbare accenten buiten de centrumschil. Met een centraal hoogteaccent positioneert de locatie zich nog nadrukkelijker als stepping-stone tussen binnenstad en Havenkwartier / Roto Smeets. Zo doet het silhouet van Sensora mee in het spel van de verschillende hoogtes op de schaal van de Raambuurt/singel en de stad. Omdat een ambitieuze gebiedsontwikkeling zijn plek in de stad dient te markeren, wordt ook een hoogteaccent van tien verdiepingen centraal in het gebied aan het water voorgesteld. Het hoogteaccent van tien verdiepingen is geïnspireerd op de oude schoorsteen die op deze positie heeft gestaan. Het zal een dialoog aangaan op stadsniveau met vergelijkbare elementen zoals de silo en de nieuwe torens in het Havenkwartier en in de binnenstad. Industriële complexen waren vaak te herkennen aan een hoogteaccent (zoals een schoorsteen) en deze ruimtelijke logica moet overeind blijven in een herontwikkelingsopgave. Zo krijgt de ziel van deze industriële gebieden een nieuw leven in de stad.

Wij stellen ons op het standpunt dat de voorgenomen ontwikkeling passend is in de omgeving en dat bij het bepalen van de stedenbouwkundige opzet rekening is gehouden met de bebouwing in de omgeving. De bouwmassa, bouwhoogtes en rooilijnen zijn daarop afgestemd. De bouwhoogtes zijn overigens nog specifiek vastgelegd, zie hiervoor hoofdstuk 1 onder het kopje "Wijzigingen verbeelding".

#### Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 2.2 Zienswijze 2

### Samenvatting zienswijze:

#### *a. Burgerparticipatie*

Betrokkenheid van bewoners bij het besluitvormingsproces is pas overwogen naar aanleiding van een gehouden enquête door bewoners van de Raambuurt. Er is gekozen voor focusgroepen om participatie toch nog eens te proberen. Meerdere mensen uit die focusgroepen gaven aan dat zij niet tevreden waren met dit traject. Het is niet duidelijk wie beoordeelt of de participatie adequaat is verlopen en op welke criteria deze beoordeling gebaseerd is. Een groot aantal bewoners van de Raambuurt voelt zich niet gehoord en heeft twijfels over de objectiviteit van deze beoordeling.

#### *b. Bouwen op onze erfgrens*

Een stuk eigen grond (net als dat van de burens) is in het bestemmingsplan meegenomen zonder enige vorm van overleg/afstemming. Dit roept allerlei vragen op als hoe gaat er gebouwd worden, waarom zo hoog (zie ook punt c) en waarom is er door de projectontwikkelaar geen contact gezocht met de eigenaren van dit stuk grond.

#### *c. Hoogte van gebouwen op onze erfgrens.*

De gebouwen op de erfgrens kunnen 14 en 11 meter hoog worden gebouwd, dit is hoger dan in het masterplan stond. De hogere gebouwen hebben invloed op de schaduwwerking (zie schaduwstudies) en de privacy. De projectontwikkelaar geeft aan: "Veel van de zorgen uit de omgeving hebben we in kunnen passen. Zoals: Het verplaatsen van het hoogteaccent achter de Raamdwardsstraat." Daarbij wordt niet bij gezegd dat het hele gebouw 1 verdieping hoger is geworden.

#### *d. Maximale hoogte van het masterplan kon niet worden aangepast.*

Het is onduidelijk waarom de maximale hoogte van het masterplan niet kon worden aangepast, ondanks de zorgen en wensen van de buurt. Hierover wordt graag opheldering ontvangen en een verklaring waarom deze aanpassing niet mogelijk werd geacht.

#### *e. Maximale aantal woningen van 130 is te veel.*

Het voorgestelde maximale aantal woningen van 130 staat niet in verhouding tot de oppervlakte van het gebied.

#### *f. Gebrek aan groenvoorzieningen in het industriële bolwerk.*

In tegenstelling tot het groen bolwerk wordt bijna geen groenvoorzieningen gezien in het industriële bolwerk. In het kader van klimaatverandering is het belangrijk dat er voldoende groenvoorzieningen zijn die kunnen bijdragen aan klimaatadaptatie, zoals het verminderen van overstromingsrisico's en het bevorderen van waterabsorptie.

#### *g. Verzoek*

Er wordt dringend verzocht om een heroverweging van de voorgestelde hoogte van de gebouwen (sowieso de gebouwen die gepland zijn op de erfgrens). Voorgesteld wordt dat er alternatieve ontwerpen worden overwogen die de privacy, lichtinval en algemene leefbaarheid van de Raambuurt (en vooral de Raamdwardsstraat) beter waarborgen.

### Beantwoording:

#### *a. Burgerparticipatie*

Bij het tot stand komen van het Masterplan heeft, enigszins beperkt door de destijds geldende coronamaatregelen, participatie met de direct omwonenden plaatsgevonden. Bij de start van de uitwerking van het Masterplan is door een extern bureau een participatieplan opgesteld. Per onderdeel van de uitwerking van het Masterplan is aangegeven welke mate van invloed omwonenden hadden. Eén van de instrumenten uit het participatieplan is het instellen van focusgroepen. Doel is om een beperkte maar representatieve groep omwonenden bij de uitwerking van het Masterplan te betrekken. Naast de focusgroepbijeenkomsten zijn bij een aantal participatiebijeenkomsten ook de direct omwonenden uitgenodigd (huis-aan-huis). Voor de verslaglegging van het hele participatieproces wordt verwezen naar het participatieverslag. Het kan zijn dat de uitkomst van het proces niet aan de verwachtingen voldoet, maar dat laat onverlet dat er een zorgvuldig en uitvoerig participatieproces is gevoerd.

### b. Bouwen op onze erfgrans

Bewoners hebben in het verleden een stuk grond aangrenzend aan het eigen perceel aangekocht. Op deze gronden gelden de functies 'Wasmiddelenfabriek, bedrijfswoning' en Bedrijf - categorie 2' in het 'Chw bestemmingsplan Deventer, stad en dorpen deel B'. Deze grond wordt feitelijk gebruikt als tuin bij een woning en hiervoor is in 2019 een tijdelijke omgevingsvergunning verleend van 10 jaar.

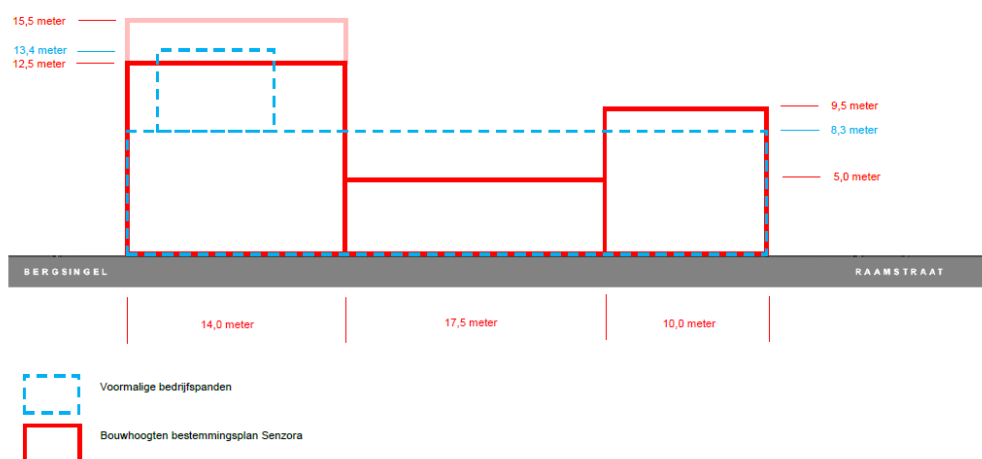
Met het 'Chw bestemmingsplan Senzora-terrein' wordt op deze gronden een woonfunctie opgenomen in overeenstemming met het feitelijke gebruik als tuin en de verleende tijdelijke omgevingsvergunning. Er is contact geweest met meerdere bewoners/eigenaren van de Raamdwardsstraat grenzend aan het plangebied. Eén van de bewoners heeft zich vroegtijdig opgeworpen als eerste aanspreekpunt. Al in mei 2022 is gesproken over de gewenste/noodzakelijke wijziging van de bedrijfsbestemming op grond van aanwonenden naar woningbouw. Er hebben daarna nog meerdere overleggen plaatsgevonden met bewoners/eigenaren uit de Raamdwardsstraat. Het eerste aanspreekpunt heeft ook zitting gehad in de focusgroepen.

Daarnaast zijn alle aanwonenden ook meermaals (huis aan huis) uitgenodigd voor participatiebijeenkomsten. Naar aanleiding van de zienswijzen heeft de ontwikkelaar een extra overleg gevoerd met het aanspreekpunt van de bewoners van de Raamdwardsstraat op dinsdag 26 maart 2024.

Het deel over de uitvoering van de bouwwerkzaamheden heeft geen betrekking op het bestemmingsplan, maar op de bouwfase. Er wordt niet gebouwd op gronden die eigendom zijn van bewoners, maar het is niet uitgesloten dat deze gronden tijdelijk gaan worden gebruikt om te kunnen bouwen binnen het plangebied van het 'Chw bestemmingsplan Senzora-terrein'. Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze de bouwwerkzaamheden uitgevoerd gaan worden. Het is de bedoeling dat dit voorafgaand aan de bouw wordt afgestemd. Indien beide partijen hier niet uitkomen is het burgerlijk wetboek (5:56 BW) van toepassing. Dit artikel luidt als volgt: *"Wanneer het voor het verrichten van werkzaamheden ten behoeve van een onroerende zaak noodzakelijk is van een andere onroerende zaak tijdelijk gebruik te maken, is de eigenaar van deze zaak gehouden dit na behoorlijke kennisgeving en tegen schadeloosstelling toe te staan, tenzij er voor deze eigenaar gewichtige redenen bestaan dit gebruik te weigeren of tot een later tijdstip te doen uitstellen."*

### c. Hoogte van gebouwen op onze erfgrans

Bewoners hebben in het verleden een stuk grond aangrenzend aan het eigen perceel aangekocht en hierdoor grenzen deze achtertuinen aan het plangebied van het 'Chw bestemmingsplan Senzora-terrein'. Op grond van het bestemmingsplan 'Chw bestemmingsplan Deventer, stad en dorpen deel B', dat nu onderdeel is van het tijdelijke deel van het omgevingsplan Deventer, is op deze locatie op het Senzora-terrein reeds een bouwvlak aanwezig. In dat bouwvlak geldt een maximum bouwhoogte van 9 meter. Het nieuwe bouwvlak ligt op bijna 25 meter afstand van woningen aan de Raamdwardsstraat. Op basis van de ingediende zienswijzen en detaillering van de bouwplannen worden de maximale bouwhoogte en maximale goothoogte aangepast in overeenstemming met onderstaande afbeelding. De maximum bouwhoogte en maximum goothoogte: 18m / 18m is verlaagd naar 15,5 / 15,5, 14m / 14m is verlaagd naar 12,5 / 12,5 en 11m / 11m is verlaagd naar 9,5 / 9,5. Daarnaast krijgt een groot deel in het midden een maximum bouwhoogte en maximum goothoogte van 5 meter, dit was 11 meter.





Deze (aangepaste) bouwhoogtes zijn passend in de stedelijke omgeving. Met het aangepaste bezonningsonderzoek wordt aangetoond dat ter plaatse van de woningen aan de Raamdwardsstraat op basis van de maximale invulling van het bestemmingsplan aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. De ontwikkeling heeft weliswaar een verslechterende invloed op de bezonning, echter worden deze niet getoetst op de lichte TNO-norm omdat er geen sprake is van voorgevels. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Bouwen op de erfgrans is toegestaan. Om de privacy van de eigenaar van een erf te beschermen, bepaalt de wet (artikel 5:50 BW) dat het niet geoorloofd is om binnen twee meter van de erfgrans vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken, te hebben. Daaraan wordt voldaan.

*d. Maximale hoogte van het masterplan kon niet worden aangepast.*

Het bestemmingsplan biedt bouw mogelijkheden die corresponderen met de doorwerking van het Masterplan na vaststelling daarvan door de gemeenteraad in 2022. In volume is met name het bouwblok aan de zijde van het Bolwerk aangepast en in volume bijgesteld naar minder bouwlagen. Naar aanleiding van diverse zienswijzen en verdere detaillering van de plannen zijn in het plan op meerdere plekken de goot- en bouwhoogte aangepast.

*e. Maximale aantal woningen van 130 is te veel.*

De gemeentelijke woningbouwopgave is om 11.000 extra woningen, waarvan een groot gedeelte betaalbare woningen, te realiseren. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar inbreidingslocaties. Bij elke inbreiding wordt een afweging gemaakt tussen de stedenbouwkundige inpassing, aantal te realiseren woningen en het realiseren van betaalbare woningen. Het woningaantal van 130 is conform het masterplan dat door de gemeenteraad in 2022 is vastgesteld, maar als gevolg van de ontvangen zienswijzen en detaillering van de bouwplannen is het maximum aantal woningen van 130 naar beneden bijgesteld naar 119 woningen. In het bestemmingsplan is (op basis van onderzoeken) gemotiveerd dat 119 woningen planologisch gezien passend zijn in deze hoogstedelijke omgeving. Verder worden de huidige 'bedrijfsfuncties' wegbestemd en wordt er hiervoor in de plaats een 'woonfunctie' opgenomen. Dit heeft planologisch gezien een positief effect op leefbaarheid van de directe woonomgeving.

*f. Gebrek aan groenvoorzieningen in het industriële bolwerk.*

In het totale plangebied wordt meer groen gerealiseerd dan er nu aanwezig is. Buiten het groene bolwerk is in het plangebied sprake van stedelijk gebied met een hoge dichtheid aan wonen. De openbare ruimte wordt ingericht met veel aandacht voor klimaatadaptatie, voorkomen van hittestress en dergelijke. De te behouden bomen geven de zuidwesthoek een groen, lommerrijk karakter. Daarmee wordt de zuidwesthoek voor iedereen toegankelijk en uitnodigend. De routing in het plangebied zorgt ervoor dat het water van de singel in het plangebied zichtbaar enikbaar is.

*g. Verzoek*

Mede op grond van de ingediende zienswijzen worden de maximum bouwhoogte en maximum goothoogte aangepast ter hoogte van de Raamdwardsstraat.

De maximum bouwhoogte en maximum goothoogte: 18m / 18m is verlaagd naar 15,5 / 15,5, 14m / 14m is verlaagd naar 12,5 / 12,5 en 11m / 11m is verlaagd naar 9,5 / 9,5. Daarnaast krijgt een groot deel in het midden een maximum bouwhoogte en maximum goothoogte van 5 meter, dit was 11 meter.

Verder heeft de functiewijziging naar 'wonen' een positief effect op de algemene leefbaarheid. Door aankoop van de tussenliggende kavel door de bewoners van de Raamdwardsstraat was de bestaande bebouwing aanwezig op de (nieuwe) erfgrans. De afstand tussen het bouwvlak van de nieuwe woningen en het bouwvlak van de woningen aan de Raamdwardsstraat is ongeveer 25 meter. Een dergelijke afstand tussen woongebouwen is niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving. Gelet hierop is er geen onevenredige inbreuk op het gebied van privacy en is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Ten aanzien van lichtinval is ervoor gekozen de middelhoogbouw midden in het plangebied te situeren zodat de schaduwwerking zo min mogelijk de bestaande woningen belast. Met het (aangepaste) bezonningsonderzoek (bijlage 20 bij de toelichting) is aangetoond dat ter plaatse van de woningen aan de Raamdwardsstraat aan de lichte TNO-norm wordt voldaan.

De voorgenomen bouwhoogte is passend in het stedelijke gebied en het woon- en leefklimaat van de bewoners aan de Raamdwardsstraat en anderen zal niet zodanig worden aangetast, dat uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is. Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

### Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door:

- De maximum bouwhoogtes en maximum goothoogtes voor het deel direct grenzend achter de Raamdwardsstraat te verlagen;
- Het aantal woningen te verlagen van 130 naar 119 woningen;
- Het bezonningsonderzoek (bijlage 20 bij de toelichting) aan te passen.

## **2.3 Zienswijzen 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 19, 20, 21, 25, 29, 46, 47, 48 en 49**

### Samenvatting zienswijze:

#### *a. Ruimtelijke dichtheden (bouwwolume en hoogte)*

De beoogde ontwikkeling van maximaal 130 woningen leidt tot een hoge dichtheid en dat sluit niet aan bij het handelingsperspectief (2018) en het masterplan (2022). Het plangebied heeft een oppervlakte van 11.226 m<sup>2</sup> (1,1 hectare) en daarvan wordt 5.974 m<sup>2</sup> bebouwd en de rest is openbaar gebied en groen. Verzocht wordt om alle aspecten met betrekking tot ruimtelijke dichtheden (bouwwolume en - hoogte) te heroverwegen en het bestemmingsplan aan te passen. Als er geen aanpassingen worden gedaan dan zal bij waardevermindering planschade geëist worden. De maximale (bebouwings)mogelijkheden van dit bestemmingsplan wijken zeer sterk af van de huidige maximale (bebouwing)mogelijkheden.

#### *b. Aantasting van privacy van aan- en omwonenden*

De beoogde ontwikkeling tast de privacy aan van aan- en omwonenden. In het plan is een woontoren voorzien met een maximale bouwhoogte van 32 meter. Alle aan- en omwonenden van Knutteldorp en Buitengracht (Bastion, Twijgstraat en Pothoofd) kunnen te maken krijgen met aantasting van privacy.

##### *○ Inbreuk op privacy*

De toren van maximaal 32 meter gaat leiden tot ongewenste inkijk in woningen en tuinen, wat een negatieve invloed heeft op het woongenot van de huidige bewoners.

##### *○ Verlies van leefbaarheid*

De woontoren van maximaal 32 meter zal resulteren in onder andere schaduwwerking, windeffecten en een gevoel van beperkte ruimte, waardoor de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in Knutteldorp/Buitengracht en de Raambuurt afneemt. Het bezonningsonderzoek bevestigt dat het plan leidt tot veel meer schaduw.

##### *○ Waardedaling van onroerend goed*

De voorgestelde ontwikkeling zal hoe dan ook leiden tot waardedaling van onroerend goed in de directe omgeving. De verminderde privacy en leefbaarheid kunnen potentiële kopers afschrikken, wat nadelige gevolgen zal hebben voor de vastgoedwaarde.

#### *c. Bouwhoogte woontoren 32 meter (onevenredig hoog)*

De woontoren van maximaal 32 meter is onevenredig hoog en dat past niet in de omgeving. Het verzoek aan de gemeenteraad is om de maximale bouwhoogte van 32 meter fors naar beneden bij te stellen. In paragraaf 8.3.2 staat dat de bouwhoogte van het industriële bolwerk in het masterplan niet is gewijzigd en de belangrijkste reden is dat een dergelijk bouwwolume noodzakelijk is om programmatisch gezien het noodzakelijk aantal woningen te kunnen realiseren. Dit aantal is ook voor de financiële uitvoerbaarheid van het plan nodig. Een goede ruimtelijke ordening is relevanter dan een platte financiële afweging.

#### *d. Afwenteling van parkeren op de wijk Knutteldorp*

##### *○ Parkeeroverlast in Knutteldorp*

De bouw van 130 woningen zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot een forse toename van het aantal voertuigen in de directe woonomgeving. Gezien het feit dat voor de wijk Knutteldorp/Buitengracht geen parkeervergunningenstelsel geldt, bestaat de grote bezorgdheid dat deze extra voertuigen afkomstig van de nieuwe buurt zullen resulteren in aanzienlijke parkeeroverlast voor de bewoners van Knutteldorp/Buitengracht.

o *Beperkte beschikbare parkeerruimte*

Het plan houdt rekening met slechts 119 parkeerplekken voor 130 woningen en dit gaat leiden tot meer parkeeroverlast in Knutteldorp/Buitengracht. Knutteldorp/Buitengracht heeft al te maken met beperkte beschikbare parkeerruimte in de wijk en dit blijkt ook uit de Parkeermonitor 'Parkeeronderzoek schilbuurten Deventer 2023'.

o *Verstoring van de woon- en leefomgeving*

Parkeeroverlast heeft niet alleen gevolgen voor de praktische aspecten van het dagelijks leven, maar kan ook de leefomgeving verstoren.

o *Parkeeradvies Senzora Deventer (Goudappel)*

Het parkeeronderzoek gaat uit van 126 woningen, terwijl het ontwerpbestemmingsplan de bouw van maximaal 130 woningen mogelijk maakt. Ook het verkeersonderzoek naar de verkeerseffecten gaat uit van 130 woningen. Het is dus de vraag of het genoemde programma van 126 woningen in het parkeeradvies klopt. Verder is in het parkeeradvies een behoorlijk concreet woningprogramma opgenomen en dat is opvallend aangezien de toelichting (paragraaf 3.5) van het bestemmingsplan helemaal niet concreet is.

Het ontwerpbestemmingsplan roept de volgende vragen op of geeft de volgende onduidelijkheden:

- Klopt het dat er 126 woningen worden gerealiseerd en geen 130 woningen zoals benoemd staat in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan? Zo ja, dan moet het bestemmingsplan daarop worden aangepast.
- Klopt het te realiseren programma dat is opgenomen in het parkeeradvies? Dit is namelijk belangrijk voor het berekenen van de juiste parkeerbalans.
- Waarom wordt in de berekening geen rekening gehouden met de ligging van het Senzora terrein dicht tegen de binnenstad?
- Klopt het dat wordt afgeweken voor bezoekersparkeren van de Nota Parkeernormen Deventer 2013 Auto en fiets? Zo ja, dan moet het bestemmingsplan daarover informatie geven (en dit niet wegstoppen in een bijlage van een parkeeronderzoek).
- Welke parkeernorm wordt voor welk woningtype gebruikt? Het parkeeronderzoek geeft hierop geen toelichting.
- Koop grondgebonden gaat in de Nota Parkeernormen uit van 1,4 (vrijstaand), 1,4 (twee-onder-een-kap) en 1,3 (tussen/hoek). Waarom wordt voor dit woontype gerekend met een norm van 1,0?
- Middenhuur appartementen gaat in Nota Parkeernormen uit van 0,9. Waarom wordt voor dit woontype gerekend met een norm van 0,6?
- Sociaal appartementen gaat in Nota Parkeernormen uit van 1,0. Waarom wordt gerekend voor dit woontype met een norm van 0,6?
- Koopappartementen gaat in Nota Parkeernormen uit van 1,0 (goedkoop), 1,2 (midden) en 1,4 (duur). Waarom wordt voor dit woontype gerekend met een norm van 0,9 bij dubbelgebruik en 1,0 bij gereserveerd? Worden er alleen goedkope appartementen gerealiseerd? En wat verklaart het verschil tussen dubbelgebruik en gereserveerd?
- Een maisonnette heeft meerdere verdiepingen en lijkt daardoor luxer dan een appartement. Waarom wordt voor dit woontype gerekend met een norm van 1,0 terwijl een koop etage midden tot duur 1,2 tot 1,3 als parkeernorm heeft in Nota Parkeernormen?

Er wordt graag een gedegen onderbouwing op de gehanteerde parkeernormen per functie ontvangen. De onderbouwing die gegeven is, wijkt sterk af van de Parkeernormen Auto (eerste schil centrum). In het parkeeradvies staat dat de berekeningen voor bewoners van woningen en niet-woonfuncties 1-op-1 gebaseerd zijn op de normen uit de Nota Parkeernormen Deventer 2013 Auto en fiets en dat voor bezoekers een norm van 0,2 parkeerplaats per woning is aangehouden.

*Aanvullingen/ afwijkingen standaard zienswijze*

*Aanvullingen zienswijzen 5 en 6*

e. *Parkeerplaats Pothoofdappartementen*

De parkeerplaats van de Pothoofdappartementen mag niet door derden worden gebruikt, maar het is te verwachten dat door de parkeerproblematiek van dit plan hier toch illegaal gaat worden geparkeerd.

*f. Huisdieren*

Het aantal huisdieren in de wijk zal fors gaan toenemen en er zullen vooral meer honden worden uitgelaten in het gebied rond de Pothoofdappartementen. Er moet een plan komen om overlast te voorkomen.

*Aanvullingen zienswijze 10*

*g. Bereikbaarheid Pothoofdappartementen*

Door de toename van het verkeer zal het terrein van de Pothoofdappartementen op gezette tijden niet verlaten kunnen worden en zijn de appartementen niet bereikbaar voor hulpdiensten.

*h. Fijnstofconcentratie*

Door de verhoogde verkeersintensiteit zal de fijnstofconcentratie in de omgeving alleen maar toenemen.

*Zienswijze 19*

Deze zienswijze heeft alleen betrekking op 'a. Ruimtelijke dichtheden (bouwvolume en hoogte)' en 'c. Bouwhoogte woontoren 32 meter (onevenredig hoog)'. In deze zienswijze wordt niet benoemd dat een goede ruimtelijke ordening relevanter is dan een platte financiële afweging.

*Aanvulling zienswijze 20*

*i. Parkeernorm sociale huur*

Er is 20% sociale huur voorzien en voor deze 26 woningen zijn circa 15 parkeerplaatsen berekend. Dit is 11 te weinig op basis van de gemeentelijke parkeernorm en het risico bestaat dat deze nieuwe bewoners gratis gaan parkeren in de Buitengracht.

*Zienswijze 21*

Deze zienswijze heeft alleen betrekking op 'a. Ruimtelijke dichtheden (bouwvolume en hoogte)' en 'c. Bouwhoogte woontoren 32 meter (onevenredig hoog)'.

*Zienswijze 25*

Deze zienswijze heeft betrekking op 'a. Ruimtelijke dichtheden (bouwvolume en -hoogte)', 'b. Aantasting van privacy van aan- en omwonenden' en 'c. Bouwhoogte woontoren 32 meter (onevenredig hoog)' en heeft als aanvulling:

*j. Verkeerslawaaï*

De te verwachten geluidsbelasting blijkt 54 dB te zijn. Omdat het verkeer in de toekomst stiller zal zijn, mag je er 5 dB vanaf trekken (artikel 110g van de Wet geluidhinder), dus blijft 49 dB over. Dit is nog altijd meer dan de toegestane 48 dB. De gemeente heeft toestemming gekregen van de Provincie Overijssel om er 5 dB overheen te gaan in bepaalde gedeelten van de stad. Dit betekent dat in de Raambuurt 53 dB is toegestaan. Verzocht wordt vanwege alle stress van te veel lawaai geen gebruik te maken van deze uitzondering maar in te zetten op aanpak bij de bron door gebruik van "dunne deklagen". Dit zal tot een vermindering van de geluidsbelasting van 3 dB leiden. De geluidsbelasting komt dan uit op 46 dB, ruim binnen de norm van 48 dB.

*Aanvulling zienswijze 29:*

*k. Behoeftonderzoek*

Aan de beoogde wijziging van de bestemming met functie bedrijventerrein naar de functie wonen dient een zorgvuldig behoeftonderzoek vooraf te gaan als bedoeld in artikel 3.1.6 tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dit wordt in de volksmond ook wel de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd. Een deugdelijke motivering ontbreekt en in het bestemmingsplan wordt verwezen naar de Woonvisie. Dit is een beleidsdocument, geen behoeftonderzoek.

*l. Woningbouwprogramma*

Het woningbouwprogramma is aan de voorkant niet helder. In het masterplan is een indicatief woningbouwprogramma opgenomen. In het gebied worden maximaal 130 woningen voorzien. Volgens de toelichting van het bestemmingsplan gaat het om circa 90 appartementen en 40 grondgebonden woningen. De woningen vallen uiteen in de doelgroepen: ca. 20% sociaal, 10% tot 25% vrije sector huurwoningen en 55 tot 70% koopwoningen. De genoemde bandbreedtes sociaal, vrije sector en koopwoningen zijn breed. Dit terwijl een bestemmingsplan heel concreet moet maken

welk type woningen gebouwd kunnen worden. Deze concretisering is ook relevant met betrekking tot het parkeren, omdat het woningbouwprogramma invloed heeft op de parkeerbehoefte.

*m. Artikel 9 – Wonen Senzora*

In artikel 9 – Wonen Senzora is alleen opgenomen dat:

- b. het maximum aantal wooneenheden niet meer mag bedragen dan 130;
- c. niet minder dan 20% van het totale toekomstige aantal woningen in het plangebied als sociale huurwoning mag worden gebouwd.

Dit is wel erg summier en zonder het woningbouwprogramma concreet te maken in de planregels heeft de gemeente hier in de toekomst geen sturingsmogelijkheden meer over.

*d. Zienswijze 47*

Deze zienswijze gaat alleen over de onderwerpen: inbreuk op privacy met betrekking tot de hoogbouw, verlies van leefbaarheid en waardedaling van onroerend goed.

*e. Zienswijze 48*

Deze zienswijze heeft alleen betrekking op de tekst onder het kopje 'Bouwhoogte woontoren 32 meter (onevenredig hoog)'.

*f. Zienswijze 49*

Deze zienswijze gaat alleen over de onderwerpen:

- o Parkeeroverlast in Knutteldorp
- o Beperkt beschikbare parkeerruimte
- o Verstoring van de woon- en leefomgeving
- o Parkeeradvies Senzora Deventer (Goudappel)

Beantwoording:

*a. Ruimtelijke dichtheden (bouwwolume en hoogte)*

Het handelingsperspectief is een richtinggevend document, vastgesteld door het college, voor de herontwikkeling geweest. Hierin zijn drie hoofddambities, met ontwikkeldoelen en aandachtspunten, beschreven. Die vormde vervolgens de basis voor het masterplan. Het masterplan dient vervolgens als basis voor dit bestemmingsplan en als leidraad en toetsingskader voor de vervolgitwerkingen zoals het inrichtingsplan en de bouwplannen, zonder een definitief eindbeeld te geven. Het handelingsperspectief heeft daarmee geen formele status en is dus ook niet bedoeld als blauwdruk voor de verdere ontwikkeling. Het moet worden beschouwd als voorloper van het masterplan. Het bestemmingsplan biedt bouwmogelijkheden die corresponderen met de doorwerking van het masterplan na vaststelling daarvan door de gemeenteraad in 2022.

Het maximum aantal woningen van 130 is als gevolg van de ontvangen zienswijzen en detaillering van de bouwplannen gewijzigd naar 119 woningen (zie punt 2.2 onder e.).

In de tijd die is verstreken tussen het masterplan en het ontwerpbestemmingsplan, mede op basis van het participatieproces, met name het bouwblok aan de zijde van het Bolwerk aangepast en in volume bijgesteld naar minder bouwlagen. Verder zijn op basis van de zienswijzen en detaillering van het plan op meerdere plekken binnen het plangebied de maximale goot- en bouwhoogtes naar beneden bijgesteld ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, zie hiervoor hoofdstuk 1 onder het kopje "Wijzigingen verbeelding".

Het vorderen van planschade is een procedure die in principe los staat van de bestemmingsplanprocedure. Mochten de indieners van zienswijzen van oordeel zijn dat de bestemmingsplanherziening leidt tot een waardedaling van zijn/haar onroerend goed, dan staat het hen vrij om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek tot planschade bij de gemeente in te dienen. Dit kan via de website van de gemeente Deventer.

*b. Aantasting van privacy van aan- en omwonenden*

*o Inbreuk op privacy*

Wij realiseren ons dat de plannen invloed kunnen hebben op de privacy. Bouwen in de stad betekent per definitie dat er nieuwe burens komen. Er zit ongeveer 30 meter tussen de beoogde woontoren en het dichtstbijzijnde perceel van de bestaande woningen (aan de Raamdwardsstraat), voor de Buitengracht is de afstand circa 45 meter. Hoogbouw op minimaal 30 meter van bestaande woonpercelen is niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving. In de architectonische uitwerking van dit gebouw wordt in het kader van privacy gekozen voor het inpandig oplossen van balkons (loggia's). Gebruikers van het balkon hebben hierdoor minder zicht op de omgeving en vice versa. Daarnaast zijn de bovenste 2 verdiepingen van het gebouw teruggelegd (set back). De gevolgen op het gebied

van de privacy zijn niet dusdanig groot dat daaraan doorslaggevend gewicht moet worden gegeven. Er is geen aanleiding de maximale bouwhoogte van de woontoren aan te passen.

- *Verlies van leefbaarheid*

In het (aangepaste) windklimaatonderzoek is aangetoond dat het windklimaat op alle paden in en rondom het nieuwbouwplan vrij is van de classificatie 'oncomfortabel'. Hiermee kan gesteld worden dat de ontwikkeling geen windhinder veroorzaakt. Er is geen aanleiding het bestemmingsplan op dit onderdeel aan te passen. Met het (aangepaste) bezonningsonderzoek (bijlage 20 bij de toelichting) is aangetoond dat aan de lichte TNO-norm wordt voldaan.

- *Waardedaling van onroerend goed*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder a. is gesteld.

- c. *Bouwhoogte woontoren 32 meter (onevenredig hoog)*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.1 is gesteld.

- d. *Afwenteling van parkeren op de wijk Knutteldorp*

- *Parkeeroverlast in Knutteldorp*

In de 'Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer (Versie 2015)' staan geen aanvullende voorwaarden voor ontwikkelingen in situaties waar er gratis parkeergelegenheid aanwezig is in de directe omgeving. Op basis van het parkeerbeleid moet voorzien worden in voldoende parkeergelegenheid voor de ontwikkeling zelf en is er geen juridische grondslag om de parkeersituatie in de omgeving hierbij te betrekken. Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen vanwege de parkeersituatie in Knutteldorp.

De gemeente spant zich in om de parkeersituatie in Knutteldorp te veranderen, maar dit staat helemaal los van deze bestemmingsplanprocedure. De woonwijk Knutteldorp kent een eigen drukke basisbezetting. In 2023 heeft onderzoeksbureau Mobycon, in opdracht van de gemeente, het parkeeronderzoek 'Parkeermonitor Deventer Binnenstad en schil 2023' uitgevoerd. Dit onderzoek is beschikbaar via kennisportaal.deventer.nl. In het verleden is getracht een meerderheid van de bewoners van Knutteldorp, waaronder Buitengracht, te verleiden regulering conform het Deventer systeem te accepteren. Ook in het voorjaar van 2024 is een dergelijk proces gaande: bewoners kunnen hun mening via een enquête geven, waarna de gemeente op basis van het draagvlak per straat bepaalt of een verandering mogelijk is. De gemeente spant zich in om deze situatie te veranderen.

- *Beperkte beschikbare parkeerruimte*

Het maximum aantal woningen is gewijzigd naar 119 en op basis van deze 119 woningen en 670 m<sup>2</sup> overig programma (functie maatschappelijk en kantoor) is een nieuwe parkeerbalans opgesteld. Bij de ontwikkeling van het Senzora-terrein wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Dat blijkt uit de (nieuwe) parkeerbalans. De parkeerbalans voldoet aan het door de raad vastgestelde kader.

- *Verstoring van de woon- en leefomgeving*

Er wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de ontwikkeling conform het gemeentelijk kader. Hiermee is voldoende verzekerd dat de ontwikkeling niet zal leiden tot verstoring van de woon- en leefomgeving op het gebied van parkeren.

- *Parkeeradvis Senzora Deventer (Goudappel)*

Het maximumaantal woningen is gewijzigd naar 119. Verder is er 670 m<sup>2</sup> aan ruimte voor een overig programma (functies maatschappelijk en kantoor). Op basis van het aangepaste plan en met inachtneming van de gestelde vragen is een nieuwe parkeerbalans opgesteld die voldoet aan het gemeentelijk raads kader. Hierin is meer toelichting en onderbouwing gegeven over de (nieuwe) parkeerbalans alsook is het woonprogramma in de toelichting van het bestemmingsplan hiermee in overeenstemming gebracht.

Een aantal vragen wordt hier nog op hoofdlijnen:

- In het parkeeronderzoek wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen behorend bij de locatie 'eerste schil centrum', waar de locatie Senzora zich bevindt. De parkeernormering van Deventer kent ook de zones binnenstad, tweede schil en overig bebouwde kom. De hoogte van de normen voor deze gebieden loopt op: in het centrum is deze relatief laag en in de overige wijken hoger. Dit sluit aan bij de gedachte dat naarmate men zich dichterbij

binnenstad en station Deventer bevindt, meer alternatieven voor autogebruik beschikbaar zijn en het minder eenvoudig is ruimte voor parkeren te realiseren.

- Voor het bezoekers parkeren is, mede naar aanleiding van de zienswijzen, in het aangepaste parkeeronderzoek aangesloten bij de gemeentelijke parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning.
- In de parkeerbalans zijn de bewoners- en bezoekersnormen apart weergegeven, maar worden deze uiteindelijk opgeteld.
- Het verschil tussen 'dubbelgebruik' en 'gereserveerd' is als volgt nader te verklaren. Bij 'dubbelgebruik' wordt uitgegaan van vrij parkeren. Betrokkenen met recht op toegang kunnen zelf kiezen op welke plaats ze hun auto plaatsen. Bij 'gereserveerd' wordt de voorziening voorzien van een aanduiding in de vorm van bijvoorbeeld een kenteken of een huisnummer van betrokkene. Daardoor ontstaat in feite een 'eigen' parkeerplaats, net zoals dat bij een oprit van een woning het geval is. Het verkeerskundige verschil tussen beide types is dat bij dubbelgebruik dezelfde autoparkeerplaats gebruikt wordt voor verschillende functies.
- Koop maisonnettes maken geen onderdeel meer uit van het woonprogramma.

#### *e. Parkeerplaats Pothoofdappartementen*

Het maximum aantal woningen is gewijzigd naar 119 en op basis van deze 119 woningen is een nieuwe parkeerbalans opgesteld. Er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en daarmee voldaan aan het geldende beleidskader. De beleidsregels hebben als doel het voorkomen van parkeeroverlast in de directe omgeving in het geval van een nieuwe ontwikkeling, betekent dat als hieraan wordt voldaan er geen parkeeroverlast in de directe omgeving zal ontstaan.

Indien iemand ervoor kiest om haar of zijn auto op een plaats te zetten waar dit niet mag, kan en zal er handhavend worden opgetreden. In het openbare gebied geldt hiervoor de gemeentelijke handhaving met parkeerboetes, op eigen terrein kan eenieder voor effectieve afscherming en aanduiding van de eigen parkeergelegenheid zorgen. In de praktijk blijkt dat foutparkeren op de genoemde manier zeer beperkt is. De verwachting is dat foutparkeren effectief wordt aangepakt.

#### *f. Huisdieren*

Het beleid/ regels ten aanzien van het uitlaten van honden staat los van deze bestemmingsplanprocedure. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) zijn regels opgenomen over "Verontreiniging door honden": hondenbezitters moeten hondenpoep zelf opruimen en in de losloopegebieden doet de gemeente dat. Het woningbouwproject is passend in de stedelijke omgeving. De mogelijke toename van het aantal huisdieren (waaronder honden) als gevolg van het project is niet dusdanig groot dat hier een doorslaggevend gewicht aan moet worden toegekend.

#### *g. Bereikbaarheid Pothoofdappartementen*

De Pothoofdappartementen hebben de primaire ontsluiting op het Pothoofd. De voorgenomen planvorming heeft de ontsluiting primair op de Sluisstraat. De directe verbinding tussen beide straten is er alleen voor langzaam verkeer en loopt via een brug en is met paaltjes afgezet en van bebording voorzien. Het autoverkeer mengt zich met verkeer in onder andere de Emmastraat en het Pothoofd zelf. De toename van het autoverkeer als gevolg van de voorgenomen planvorming op het Pothoofd is niet van dien aard dat dit de bereikbaarheid van de Pothoofdappartementen in gevaar brengt.

#### *h. Fijnstofconcentratie*

In paragraaf 5.14 van de plantoelichting wordt ingegaan op de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit. Het plan maakt maximaal 119 woningen en 670 m<sup>2</sup> aan overig programma (functies maatschappelijk en kantoor mogelijk. Op grond van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' draagt een plan met een dergelijk aantal wonen en overig programma niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtverontreiniging. Het plan zal dus geen onaanvaardbare gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben. Er is geen aanleiding om het woon- en leefklimaat wegens een te hoge fijnstof concentratie onaanvaardbaar te achten.

#### *i. Parkeernorm sociale huur*

In de bijgestelde parkeerbalans wordt de categorie 'sociaal' gekoppeld aan de gemeentelijke parkeernorm voor de categorie 'huur etage, midden goedkoop'. De norm hiervoor is 0,9 parkeerplaats per woning waarvan 0,3 voor bezoekers. Dit is een correcte werkwijze en deze aantallen zijn kloppend.

*j. Verkeerslawaaï*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de te verwachten geluidsbelastingen vanwege het wegverkeer op de gevels van de binnen het plangebied geprojecteerde woonbestemmingen, 49 dB of minder bedraagt. Hieruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van het wegverkeer op de wordt overschreden. Wegverkeerslawaaï vormt, overeenkomstig het bepaalde in de Wet geluidhinder, zonder dat hiervoor gepaste voorzieningen zouden worden getroffen, daardoor een belemmering voor de realisatie van het voorgenomen plan. Bij de uitwerking van mogelijke aanvullende akoestische voorzieningen, dient in eerste instantie te worden gekeken naar bronmaatregelen, daarna naar voorzieningen in de overdracht en ten slotte naar voorzieningen ter plaatse van de ontvanger (gevelmaatregelen). Maatregelen aan de bron en in de overdracht stuiten op financiële en stedenbouwkundige bezwaren die de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan belemmeren. Om die reden is besloten om een hogere waarde vast te stellen voor de gevels waar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van het wegverkeerslawaaï wordt overschreden. Vanwege de gebiedsgerichte algemene ontheffing van Gedeputeerde Staten van Overijssel is er geen hogere grenswaardenbesluit benodigd. De combinatie van dat maatregelen aan de bron op bezwaren stuiten en de gebiedsgerichte algemene ontheffing maakt dat niet in kan worden gegaan op het verzoek.

*k. Behoefteteonderzoek*

In de overzichtsuitpraak van 28 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724, heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State overwogen dat voor de onderbouwing van de behoefte aan woningen gebruik kan worden gemaakt van bijvoorbeeld de provinciale, regionale en/of gemeentelijke (woon-)visies en (woningbouw-) programma's. In onderhavig geval is voor de onderbouwing van de behoefte de gemeentelijke woonvisie 'Meer dan geWOON' ten grondslag gelegd. Een woningmarktanalyse, met daarin een vraag- en aanbodanalyse, vormt een belangrijke cijfermatige onderlegger voor de woonvisie.

*l. Woningbouwprogramma*

Op grond van artikel 3.1.2, eerste lid, van het Bro kan een bestemmingsplan ten behoeve van de uitvoerbaarheid regels bevatten over sociale huurwoningen, geliberaliseerde woningen voor middenhuur, sociale koopwoningen of particulier opdrachtgeverschap. In de regels van het bestemmingsplan is in dit verband alleen vastgelegd dat niet minder dan 20% van het totale toekomstige aantal woningen in het plangebied als sociale huurwoning mag worden gebouwd. We willen vanzelfsprekend dat wordt voorzien in een passend woningaanbod voor verschillende doelgroepen. We zien vanuit de uitvoerbaarheid van het plan echter geen noodzaak om daarin aanvullende regels op te nemen. Wij zijn op grond van artikel 3.1 van de Wro tot een dergelijke specificering niet verplicht. Wij zijn er dan ook niet aan gehouden om de woningtypen en de prijsklassen in de planregels te differentiëren. Er is bewust gekozen voor een flexibel bestemmingsplan inzake de kwalitatieve woningbouwbehoefte, zodat wat betreft de exacte aantallen en typen van woningen kan worden ingespeeld op ontwikkelingen in de dynamische woningmarkt.

*m. Artikel 9 – Wonen Senzora*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder l is gesteld.

*n. Zienswijze 47*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.1 is gesteld.

*o. Zienswijze 48*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder d is gesteld.

*p. Zienswijze 49*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder b is gesteld.

Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door:

- Het aantal woningen te verlagen van 130 naar 119 woningen;
- De maximum bouwhoogtes en maximum goothoogtes op meerdere plekken te verlagen;



- Het 'Parkeeradvies Senzora Deventer (Goudappel)' (bijlage 4 bij de toelichting) aan te passen;
- Het bezonningsonderzoek (bijlage 20 bij de toelichting) aan te passen.

## **2.4 Zienswijze 11**

### Samenvatting zienswijze:

#### *a. Burgerparticipatie*

Na kritiek uit de buurt over de participatie zijn de zo genaamde focusgroepen opgericht. Meerdere mensen uit de focusgroepen geven aan dat zij niet tevreden zijn met dit traject. De gemeenschap voelt zich niet gehoord. Er zijn bijeenkomsten georganiseerd om later bij de Raad van State de mededeling te kunnen doen van: "wij hebben alles gedaan wat in ons vermogen lag".

#### *b. Bouwen op de erfgrens*

Een stuk eigen grond is in het bestemmingsplan meegenomen zonder enige vorm van overleg of afstemming. Dit roept allerlei vragen op als hoe gaat er gebouwd worden en waarom is er door de projectontwikkelaar geen contact gezocht met de eigenaren van de aanliggende percelen.

#### *c. De hoogte van gebouwen op de erfgrens*

Er kunnen gebouwen van 14 en 11 meter hoog gebouwd worden op de erfgrens dus er is sprake van schaduwwerking.

#### *d. Aanpassen masterplan*

De maximale hoogte van het masterplan kon niet worden aangepast.

#### *e. Het aantal van 130 woningen is te veel*

Het aantal woningen van 130 is te veel voor het oppervlakte van het gebied.

#### *f. Parkeren van auto's is een probleem*

Ook het parkeren van de auto's is en wordt een groot probleem.

### Beantwoording:

#### *a. Burgerparticipatie*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.2 onder a is gesteld.

#### *b. Bouwen op de erfgrens*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.2 onder b is gesteld.

#### *c. De hoogte van gebouwen op de erfgrens*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.2 onder c is gesteld.

#### *d. Aanpassen masterplan*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.2 onder d is gesteld.

#### *e. Het aantal van 130 woningen is te veel*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.2 onder e is gesteld.

#### *f. Parkeren van auto's is een probleem*

Er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de ontwikkeling. Voor een uitgebreide beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder d is gesteld.

### Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door:

- o De maximum bouwhoogtes en maximum goothoogtes ter hoogte van de Raamdwardsstraat te verlagen;
- o Het aantal woningen te verlagen van 130 naar 119 woningen;
- o Het 'Parkeeradvies Senzora Deventer (Goudappel)' (bijlage 4 bij de toelichting) aan te passen.

## 2.5 Zienswijze 12 en 13

### Samenvatting zienswijze:

a. *Het bouwblok aan de Bergsingel, achter de woningen aan de Raamdwardsstraat, is te hoog*  
 In het voorjaar en in de herfst is er vanaf 15 uur volledig schaduw in de tuin van Raamdwardsstraat. De overige nummers hebben ook meer schaduw in de tuinen dan voorheen. Er ontstaat ook privacy-inbreuk door direct zicht op de tuinen vanuit de open galerij aan de achterzijde van het bouwblok. Afgevraagd wordt of een privacy-aspecten model is gemaakt. De 14 meter hoge blinde muur direct op de erfgrans belemmert het uitzicht enorm. Het voorstel is dat dit gebouw de maximale hoogte mag krijgen van de oorspronkelijke bouw en dit is circa 5 meter lager.

b. *Het bestemmingsplan van het gehele gebied kan niet zonder overeenstemming worden gewijzigd.*

Het project heeft er belang bij om de bestemming van de percelen aan de Raamdwardsstraat te wijzigen in een woonfunctie, om de milieu-cirkel van de industriebestemming ten behoeve van de woningbouw op te heffen. Dit gebied maakt dan ook onderdeel uit van het bestemmingsplan zonder dat wij hierin zijn gekend. Dit is zeer vreemd en onwenselijk dat dit meegenomen wordt.

c. *De projectontwikkelaar kan niet eenzijdig besluiten om te bouwen op en ontgraven over de erfgrans en hierbij tuinen en achteringen betrekken.*

Gedurende een lange periode zal er sprake zijn van veel overlast en schade, waarin geen gebruik kan worden gemaakt van het recht van overpad, geen auto's op eigen terrein geparkeerd kunnen worden, het pad beschadigd, bouwwerken grote kans op schade hebben, bouwoverlast, stof, lawaai, rotzooi en geen privacy ervaren wordt. Er wordt geen toestemming gegeven voor het gebruik van de percelen ten behoeve van enige bouwactiviteiten. Zonder dit gebruik wordt een deel van het plan niet uitvoerbaar geacht. De bouw moet minimaal 1,5 meter uit de erfgrans gerealiseerd worden, waarbij alle bouwactiviteiten op eigen terrein worden uitgevoerd.

d. *De 32 meter hoge woontoren is veel te hoog*

Er ontstaat privacy-inbreuk door direct zicht in de tuinen vanuit de woningen/balkons van de woontoren. De enorme hoogte belemmert het uitzicht en geeft veel schaduw. Een hoge flat past niet in het beeld van deze pittoreske buurt. Dit gebouw moet de maximale hoogte krijgen van de oorspronkelijke bouw, passend in de buurt.

e. *Circa 130 woningen is veel teveel voor dit kleine oppervlakte*

Door aan de doelstelling van 130 woningen vast te houden, ontstaan er ruimtelijke- en milieu problemen. Bijna het gehele oppervlakte wordt volgebouwd met gebouwen, dan wel aanleg van parkeerplaatsen. De lucht is eruit. Door de oppervlakte-beperking is het noodzakelijk in de hoogte te bouwen om deze aantallen te halen. Er komen teveel verkeersbewegingen in en uit de wijk. Afgevraagd wordt of er voor de bouw en de uiteindelijke situatie een AERIUS-berekening is gemaakt en of hierop wordt gehandhaafd. Het aantal woningen moet terug worden gebracht naar 100.

### Beantwoording:

a. *Het bouwblok aan de Bergsingel, achter de woningen aan de Raamdwardsstraat, is te hoog*  
 Mede op grond van de ingediende zienswijzen worden de maximum goot- en bouwhoogte aangepast ter hoogte van de Raamdwardsstraat (zie punt 2.2 onder g.). Er bestaat geen recht op een blijvend vrij uitzicht en de afstand tussen het bouwvlak van de nieuwe woningen en het bouwvlak van de woningen aan de Raamdwardsstraat is circa 25 meter. De maximale goot- en bouwhoogtes passen in deze stedelijke omgeving. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Voor de rest wordt voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze verwezen naar hetgeen onder punt 2.2 onder g is gesteld.

*b. Het bestemmingsplan van het gehele gebied kan niet zonder overeenstemming worden gewijzigd.*

Bewoners hebben in het verleden een stuk grond aangrenzend aan het eigen perceel aangekocht. Op deze gronden gelden de functies 'Wasmiddelenfabriek, bedrijfswoning' en Bedrijf - categorie 2' in het 'Chw bestemmingsplan Deventer, stad en dorpen deel B'. Deze grond wordt feitelijk gebruikt als tuin bij een woning en hiervoor is in 2019 een tijdelijke omgevingsvergunning verleend van 10 jaar. Met het 'Chw bestemmingsplan Senzora-terrein' wordt op deze gronden een woonfunctie opgenomen in overeenstemming met de verleende tijdelijke omgevingsvergunning en het feitelijke gebruik als tuin. Om die reden is het niet alleen wenselijk maar ook noodzakelijk om de functies te wijzigen. Hiervoor is geen overeenstemming met de betreffende eigenaren benodigd. De raad is hier zelfstandig toe bevoegd. Overigens is er contact geweest met meerdere bewoners/eigenaren van de Raamdwardsstraat grenzend aan het plangebied. Eén van de bewoners heeft zich vroegtijdig opgeworpen als eerste aanspreekpunt. Al in mei 2022 is gesproken over de gewenste/noodzakelijke wijziging van de bedrijfsbestemming van deze gronden naar een woonbestemming. Er hebben daarna nog meerdere overleggen plaatsgevonden, ook met andere bewoners/eigenaren uit de Raamdwardsstraat. Dit eerste aanspreekpunt heeft ook zitting gehad in de focusgroepen. Daarnaast zijn alle aanwonenden ook meermaals (huis-aan-huis) uitgenodigd voor participatiebijeenkomsten.

*c. De projectontwikkelaar kan niet eenzijdig besluiten om te bouwen op en ontgraven over de erfgrans en hierbij tuinen en achteringen betrekken.*

Dit deel van de zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan, maar op de bouwfase. Er wordt niet gebouwd op gronden die eigendom zijn van bewoners, maar het is niet uitgesloten dat deze gronden tijdelijk gaan worden gebruikt om te kunnen bouwen binnen het plangebied van het 'Chw bestemmingsplan Senzora-terrein'. Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze de bouwwerkzaamheden uitgevoerd gaan worden. Het is de bedoeling dat er goed overleg plaats gaat vinden voorafgaand aan de bouwfase en indien beide partijen hier niet uitkomen is het burgerlijk wetboek 5 Boek 5 Artikel 56 (5:56 BW) van toepassing. Dit artikel luidt als volgt:

*"Wanneer het voor het verrichten van werkzaamheden ten behoeve van een onroerende zaak noodzakelijk is van een andere onroerende zaak tijdelijk gebruik te maken, is de eigenaar van deze zaak gehouden dit na behoorlijke kennisgeving en tegen schadeloosstelling toe te staan, tenzij er voor deze eigenaar gewichtige redenen bestaan dit gebruik te weigeren of tot een later tijdstip te doen uitstellen."*

Verder heeft er naar aanleiding van de zienswijzen op dinsdag 26 maart 2024 een overleg plaatsgevonden tussen het eerste aanspreekpunt van de bewoners Raamdwardsstraat en de ontwikkelaar. Het plan gaat uit van het bouwen op de achtererfgrans. De ontwikkelaar zegt toe om de overlast tijdens realisatie tot een minimum te willen beperken. Dit kan door het beperken van de bouwperiode, het bieden van tijdelijke alternatieven voor parkeren/bergingen. Daarnaast zal eventuele schade uiteraard worden vergoed door de ontwikkelaar en zal alles weer in de oorspronkelijke staat worden hersteld.

*d. De 32 meter hoge woontoren is veel te hoog*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.1 is gesteld.

*e. Circa 130 woningen is veel teveel voor dit kleine oppervlakte*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.2 onder e is gesteld.

Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door:

- De maximum bouwhoogtes en maximum goothoogtes ter hoogte van de Raamdwardsstraat te verlagen;
- Het aantal woningen te verlagen van 130 naar 119 woningen.

## **2.6 Zienswijze 15**

Samenvatting zienswijze:

*a. Crisis- en herstelwet*

De gemeente heeft de toepasselijkheid van de Crisis- en herstelwet (Chw) gemeld, zo wordt uit de publicatie begrepen. Bestreden wordt dat het ontwerpbestemmingsplan kan worden gerelateerd aan

één van de grondslagen van de Crisis- en herstelwet. Voor wat betreft het onderwerp of benoeming is niet duidelijk waar de aansluiting bij de genoemde wet moet worden gezocht.

*b. Natura 2000*

Het plangebied ligt in de directe nabijheid van de IJssel en de uiterwaarden van de IJssel. De vraag is dan relevant of bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan rekening is gehouden met stikstofuitstoot e.d.

*c. Belanghebbenden*

Reclamanten zijn belanghebbenden. Hun woningen zijn gesitueerd in de nabijheid van het plangebied, en hebben zicht op beoogde bouwlocaties en hinder van onjuiste planologische keuzes ook in relatie tot verkeer en situering wegen.

*d. Planschade*

De huidige regelgeving dekt planschade niet voor 100% en ontstaat er een direct belang bij ruimtelijke keuzes. Er dient inzichtelijk te worden gemaakt welke objecten planschade lijden en voor welk bedrag. Als dat bedrag buitenproportioneel is dan dient het te komen tot andere keuzes.

*e. Artikel 1 van de regels (begripsbepaling)*

In artikel 1 van de regels zijn allerlei begrippen opgenomen die door het bestemmingsplan zelf worden geblokkeerd. Het verdient de voorkeur om alleen die begrippen op te nemen die in het plangebied kunnen of zullen voorkomen.

*f. Artikel 3 van de regels (Groen)*

De bestemmingsomschrijving van 'Groen' borgt geen groenvoorziening, maar biedt de mogelijkheid tot allerlei voorzieningen zoals waterberging, wadi's, parkeervoorzieningen, kunstobjecten, et cetera. Deze wankel omschrijving is in strijd met de rechtszekerheid.

*g. Artikel 4 tot en met 7 van de regels (kantoor en maatschappelijk)*

Met betrekking tot de bestemmingen kantoor en maatschappelijk (artikel 4 tot en met 7) zijn onvoldoende beperkingen opgenomen, waarbij allerlei overlappende bestemmingen, zonder concretisering en/of beperking, zijn opgenomen. Kennelijk zijn deze artikelen overgenomen uit andere bestemmingsplannen, en is op geen enkele wijze het eventuele maximale effect getoetst. De relevantie van het plan is zodanig groot dat vanuit het zorgvuldigheidvereiste dit "nader tegen het licht dient te worden gehouden". Daarom dient hier nader onderzoek naar plaats te vinden.

*h. Woonbestemming*

Er wordt ook opgekomen tegen de woonbestemming en de bouwregels, die uit de bestemmingsplankaart voortvloeien. Daar waar het plan uitgaat van een maximum van 130 woningen, staat het standpunt tegenover van maximaal 100 woningen (bij voorkeur nog minder). Dit vertaalt zich ook in het aantal woonlagen tegenover het maximaal gewenste aantal woningen. In het voortraject is meer dan gemiddeld aandacht besteed aan de inbreng maar is die inbreng grotendeels genegeerd. De hoogte van bebouwing dient stedenbouwkundig aan te sluiten op de omgeving en de bouwhoogte van omliggend gesitueerde woningen. Hoogbouw moet zo min mogelijk bestaande situaties aantasten en dat gekozen moet worden voor nieuwe locaties (bijvoorbeeld Steenbrugge). Onevenredige hoogbouw is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en tast de rechtszekerheid en de financiële positie van reclamanten onevenredig aan. De bouwregels (inclusief afwijkings- en wijzigingsregels) moeten evenredig worden teruggebracht naar de verantwoorde aanpassingen die voor worden gestaan.

*i. Privacy*

De privacy wordt aangetast, met name aan de buitengracht, in verband met de toegestane hoogbouw van 33 meter.

*j. Verkeer/parkeren*

Het plan tast een normale verkeersafwikkeling onnodig aan. De huidige situatie kenmerkt zich al door een hoog gebruik, files en een onnodige overdruk op het gebied. Een verhoging van de bestaande druk en een verzwaring van de situatie zijn niet alleen ongewenst, maar ook strijdig met een juiste ruimtelijke ordening. Het mogelijk maken van allerlei obstakels op wegen is onjuist, concreet moet komen vast te staan wat wel kan, wat niet en hoeveel en op welke situatie. In zowel de Raambuurt en Knutteldorp, als ook in het plangebied zal parkeerproblematiek gaan ontstaan. Er zullen keuzes

worden gemaakt vanwege gratis parkeren, het omzeilen van kosten en blokkades door bijvoorbeeld een volle Brinkgarage. In de huidige situatie is daar al onnodig last van. Het ontwerpbestemmingsplan zal de overlast vergroten.

*k. Aanvullen zienswijze*

In het verleden zijn diverse gespreksverslagen van gesprekken met het gemeentebestuur gemaakt. Het recht wordt voorbehouden -aan het gemeentebestuur wordt verzocht om alle bij het vooroverleg betrokken stukken toe te voegen aan deze zienswijze- om standpunten, bezwaren en gronden nader van onderbouwing te voorzien. Het verdient aanbeveling om, met als basis de inhoud van deze zienswijze en stukken, in mondeling overleg te treden. Zo er andere zienswijzen worden ingebracht, dan geldt de inhoud daarvan als deel van deze zienswijze, voor zover die inhoud niet in strijd komt met een onderdeel van onderhavige zienswijze.

*l. Plankaart*

De plankaart toont, in relatie tot de omgeving, en dus in strijd met een juiste stedenbouwkundige benadering, zodanige bouwvlakken dat die niet te verenigen zijn met de omgeving. Aldus dient het tot bovengemiddelde detaillering te komen in de voorschriften, uiteindelijk in de sfeer van 100% maatwerk, na inwilliging van de bezwaren.

Beantwoording:

*a. Crisis- en herstelwet*

De gemeente Deventer is in de achtste tranche van het Besluit uitvoering Chw aangewezen als gemeente waarin kan worden geëxperimenteerd met het opstellen van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte voor het gehele grondgebied, dit was vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. De achtste tranche heeft artikel 7g in het Besluit uitvoering Chw geïntroduceerd. Uit de wettekst en de wetsgeschiedenis bij artikel 7g van het Besluit uitvoering Chw volgt dat de bestemmingsplannen van de gemeenten die in dit artikel zijn aangewezen (waaronder de gemeente Deventer), gelden als één bestemmingsplan. Omdat het gehele grondgebied van de gemeente Deventer is aangewezen als gebied waarvoor een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte kan worden vastgesteld, geldt dat ook voor dit bestemmingsplan.

*b. Natura 2000*

In paragraaf 5.4 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en bijlage 10 en 11 van de toelichting wordt uitvoerig ingegaan op het aspect stikstofdepositie. Als gevolg van de aanpassingen aan het plan (van 130 naar 119 woningen) en een langere realisatiefase is de stikstofdepositie opnieuw berekend. Uitkomst hiervan is dat de voortoets stikstof niet meer benodigd is waardoor bijlage 11 niet langer onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan.

*c. Belanghebbenden*

Gelet op artikel 3.8 lid 1 sub c van de Wro kan eenieder zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan bij de gemeenteraad naar voren brengen. Het is dus niet nodig om belanghebbende te zijn.

*d. Planschade*

Er bestaat geen wettelijke verplichting tot het opstellen van een planschaderisicoanalyse, om op voorhand inzichtelijk te maken welke objecten planschade lijden en voor welk bedrag. Er is met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst inclusief een planschadeovereenkomst gesloten. Er kunnen financiële gevolgen zijn waar een vergoeding voor moet worden geboden, maar er is niets aangevoerd waaruit blijkt dat initiatiefnemer deze kosten niet kan dragen. De financiering van het plan is daarmee verzekerd.

*e. Artikel 1 van de regels (begripsbepaling)*

In artikel 1 van de regels zijn naast de wettelijk verplichte begripsbepalingen de begrippen opgenomen die (verderop) in de regels terugkomen. Zonder nader te preciseren om welke begrippen het zou moeten gaan, zien wij geen aanleiding om begrippen te schrappen.

*f. Artikel 3 van de regels (Groen)*

Het instrument bestemmingsplan is gericht op toelatingsplanologie. Dit brengt met zich mee dat een groenvoorziening in principe niet afgedwongen kan worden. Onder omstandigheden, waar in dit geval geen sprake van is, kan een voorwaardelijke verplichting worden opgenomen als een bepaalde

maatregel noodzakelijk is om tot een goede ruimtelijke ordening te komen. Daarnaast is een groenvoorziening veelal niet alleen een groenvoorziening maar herbergt het meerdere functies in zich zoals speelvoorzieningen, water en paden. Het zijn gebruikelijke, beperkte mogelijkheden. Om die reden zijn in artikel 3 meerdere voorzieningen toegelaten dan alleen een groenvoorziening.

*g. Artikel 4 tot en met 7 van de regels (kantoor en maatschappelijk)*

We zijn met reclamant eens dat de geboden gebruikersactiviteiten niet geheel aansluiten bij het doel van de planontwikkeling. Om die reden zijn er een aantal gebruiksactiviteiten geschrapt dan wel ingeperkt en nader omschreven van de functies 'Maatschappelijk' en 'Maatschappelijk - Begane grond'. Omdat beide functies niet meer in overeenstemming zijn met de standaard krijgen ze de volgende omschrijving 'Maatschappelijk - Senzora' (artikel 6) en 'Maatschappelijk - Begane grond - Senzora' (artikel 7).

De volgende gebruikersactiviteiten zijn toegelaten binnen beide artikelen:

*maatschappelijke voorzieningen, ten behoeve van:*

- a. welzijn in de vorm van welzijnzorg zoals thuiszorg, lokaal welzijnswerk en hulp aan gehandicapten en ouderen en/ of een naar de aard daarmee gelijk te stellen voorziening;*
- b. gezondheidszorg in de vorm medische en paramedische voorzieningen zoals (tand)artsenpraktijken, klinieken, consultatiebureaus, fysiotherapie, oefentherapie, logopedie, ergotherapie en diëtetiek en/ of een naar de aard daarmee gelijk te stellen voorziening;*
- c. openbare dienstverlening;*
- d. verenigingsleven;*
- e. sociaal-culturele voorzieningen in de vorm van bibliotheken, ateliers, buurt- en clubhuizen en/ of een naar de aard daarmee gelijk te stellen voorziening;*

*met de daarbij behorende voorzieningen.*

Daarnaast wordt vastgelegd dat samen een bruto vloeroppervlakte van maximaal 670 m<sup>2</sup> is toegestaan ter plaatse van de functies 'Kantoor', 'Kantoor – Begane grond', 'Maatschappelijk - Senzora' en 'Maatschappelijk - Begane grond - Senzora'. Ten slotte wordt in artikel 1 het begrip 'bruto vloeroppervlak' opgenomen.

*h. Woonbestemming*

Voor de beantwoording van de zienswijze over het aantal woningen wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder e. is gesteld.

Voor de beantwoording van de zienswijze over de hoogbouw wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.1 is gesteld.

Voor de beantwoording van de zienswijze over de financiële positie wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder a is gesteld.

*i. Privacy*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder b. is gesteld.

*j. Verkeer/parkeren*

Een erftoegangsweg met een 30 km per uur regime is ontworpen om de lokale verkeersbehoefte op te vangen. In de huidige en toekomstige situatie blijft deze ruim onder een grens van 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Het klopt dat de functie "verkeer" een brede functie is, waarmee meerdere gebruiksfuncties zijn toegestaan. In het plangebied voorheen geldende 'Chw bestemmingsplan Deventer, stad en dorpen deel B' was ook een brede verkeersfunctie opgenomen. Een brede functie 'verkeer' betekent helemaal niet dat alles wat is toegelaten ook wordt gerealiseerd in de openbare ruimte. Een weg moet voldoen aan de wettelijke eisen en er worden niet zomaar allemaal obstakels op een (openbare) weg geplaatst. De functie verkeer is niet alleen bedoeld voor wegen, maar bijvoorbeeld ook voor een parkeerterrein of een verblijfsvoorziening. Het voordeel van de brede functie 'verkeer' is dat op bijvoorbeeld een parkeerterrein ook nutsvoorzieningen zijn toegelaten.

Er is sprake van goede ruimtelijke ordening en er is geen aanleiding om de functie 'verkeer' aan te passen.

*k. Aanvullen zienswijze*

Het is aan reclamant zelf en niet aan het gemeentebestuur om stukken toe te voegen aan een zienswijze. Daarnaast ligt de termijn voor het indienen van een zienswijze vast in artikel 3:16, eerste lid, van de Awb. Standpunten, bezwaren en gronden voorzien van een nadere onderbouwing staat gelijk aan het indienen van nieuwe zienswijzen buiten de daarvoor gestelde termijn. Dit is in strijd met

het systeem van afdeling 3.4 van de Awb. Tenslotte is het ook aan reclamant om de zienswijze zelf vorm te geven en niet aan het gemeentebestuur over te laten welke onderdelen van andere zienswijzen ook onderdeel zou moeten zijn van de eigen zienswijze.

#### *1. Plankaart*

Wij moeten in een bestemmingsplan bestemmingen aanwijzen en regels geven die wij uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig achten. Daarbij hebben wij beleidsruimte. Dat in het bestemmingsplan bouwvlakken zijn opgenomen die, volgens reclamant, niet te verenigen zijn met de omgeving maakt niet dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Bovendien brengt dit ook niet met zich mee dat die nopen tot een bovengemiddelde detaillering dan wel 100% maatwerk.

#### Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door:

- De stikstofrapportage aan te passen;
- De functies 'Maatschappelijk' en 'Maatschappelijk - Begane grond' nader in te perken.

## **2.7 Zienswijzen 16, 23 en 64**

### Samenvatting zienswijze:

#### *a. PFAS*

In het rapport "Eind- en actualisatie bodemonderzoek Sensora, Sluisstraat 23-25 te Deventer" staat dat de poly- en perfluoralkylstoffen (PFAS) niet zijn meegenomen in het bodemonderzoek. PFAS kan zeer schadelijk zijn voor de gezondheid van mensen. Zo kunnen PFAS het immuunsysteem beschadigen en kanker veroorzaken. Als direct omwonende wil je weten of er op het terrein van Sensora PFAS in de bodem zit en hoeveel PFAS dat per volume-eenheid is. Op het moment dat er grondverzet gaat plaatsvinden en deze grond wordt afgevoerd in vrachtwagens via Sluisstraat en/of Raamstraat is dit een belangrijk aandachtspunt welke van invloed kan zijn op de directe gezondheid van omwonenden. Daarnaast dienen nieuwe bewoners van het Sensora terrein te weten in welke mate er PFAS in de bodem aanwezig is. Verzocht wordt om aanvullend onderzoek uit te voeren met betrekking tot PFAS.

#### *b. Aanvulling zienswijzen 23 en 64*

Afgevraagd wordt in hoeverre PFAS effect heeft op de aanwezige flora en fauna indien hierin getrokken gaat worden.

### Beantwoording:

#### *a. PFAS*

Er is ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure geen onderzoek nodig naar PFAS indien de locatie als onverdacht kan worden beschouwd op het voorkomen van hoge gehalten aan PFAS. De Omgevingsdienst IJsselland heeft geconcludeerd dat de bodem in het plangebied onverdacht is op het gebied van PFAS op basis van de in het verleden uitgevoerde activiteiten. PFAS is niet opgenomen in het standaard stoffenpakket van de NEN en daarom is er geen juridische grondslag om PFAS mee te nemen in het bodemonderzoek. Voor grondverzet is het wel verplicht dat de grond wordt gekeurd op PFAS, maar dit staat los van de bestemmingsplanprocedure.

#### *b. Aanvulling zienswijzen 23 en 64*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.7 onder a is gesteld.

### Conclusie:

Er is geen aanleiding om het bodemonderzoek en dus het bestemmingsplan aan te passen.

## **2.8 Zienswijzen 17, 24 en 65**

### Samenvatting zienswijze:

In het rapport "Aferkend en actualiserend grondwateronderzoek VOCl pluim, voormalig Sensora-terrein te Deventer" zijn, met betrekking tot het uitgevoerde grondwateronderzoek, de poly- en

perfluoralkylstoffen (PFAS) niet meegenomen. PFAS kunnen zeer schadelijk voor de gezondheid van mensen. Zo kunnen PFAS het immuunsysteem beschadigen en kanker veroorzaken. Het is erg belangrijk is dat er aanvullend onderzoek op het terrein van Senzora gaat plaatsvinden met betrekking tot PFAS in het grondwater.

Beantwoording:

Er is ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure geen onderzoek nodig naar PFAS indien de locatie als onverdacht kan worden beschouwd op het voorkomen van hoge gehalten aan PFAS. De Omgevingsdienst IJsselland heeft geconcludeerd dat de bodem en grondwater in het plangebied onverdacht zijn op het gebied van PFAS op basis van de in het verleden uitgevoerde activiteiten. PFAS is niet opgenomen in het standaard stoffenpakket van de NEN en daarom is er geen juridische grondslag om PFAS mee te nemen in het grondwateronderzoek.

Conclusie:

Er is geen aanleiding om het grondwateronderzoek en dus het bestemmingsplan aan te passen.

## **2.9 Zienswijze 18**

Samenvatting zienswijze:

*a. De geplande gebouwen achter de woningen aan de Raamdwardsstraat zijn te hoog*

De voorgestelde hoogte (14 en 11 meter) van het gebouw op de erfgrens zou aanzienlijke inbreuk maken op de privacy en leiden tot ongewenste inblik. De hoogte van het gebouw zal resulteren in aanzienlijke schaduwwerking op de eigendommen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de leefomstandigheden en het welzijn. De voorgestelde hoogtes zijn hoger dan in masterplan en de oorspronkelijke bouw. Deze gebouwen zouden maximaal 5 meter hoog mogen worden.

*b. Bouwen op erfgrens zonder enig vorm van overleg*

Er kan niet eenzijdig besloten worden om op de erfgrens te gaan bouwen zonder overleg. Het bouwen op de erfgrens roept veel vragen op en zal gedurende een lange periode veel overlast en schade met zich meebrengen. Er wordt geen toestemming gegeven om gebruik te maken van het eigendom en daarom zijn de plannen niet haalbaar. Er heeft geen enkel overleg plaatsgevonden over het bouwen op de erfgrens. Er moet minimaal 1,5 meter afstand zitten tussen de nieuwe gebouwen en de erfgrens en de bouwactiviteiten moeten op eigen terrein plaatsvinden.

Beantwoording:

*a. De geplande gebouwen achter de woningen aan de Raamdwardsstraat zijn te hoog*

Bewoners hebben in het verleden een stuk grond aangrenzend aan het eigen perceel aangekocht en hierdoor grenzen deze achtertuinen aan het plangebied van het 'Chw bestemmingsplan Senzora-terrein'. Op grond van het bestemmingsplan 'Chw bestemmingsplan Deventer, stad en dorpen deel B', dat nu onderdeel is van het tijdelijke deel van het omgevingsplan Deventer, is op deze locatie op het Senzora-terrein reeds een bouwvlak aanwezig. In dat bouwvlak geldt een maximum bouwhoogte van 9 meter. Het nieuwe bouwvlak ligt op bijna 25 meter afstand van woningen aan de Raamdwardsstraat. Op grond van het bovenstaande vinden we dat hier nu hogere gebouwen dan 5 meter mogen komen. Op basis van de ingediende zienswijzen zijn de maximale bouwhoogte en maximale goothoogte wel aangepast. De maximum bouwhoogte en maximum goothoogte: 18m / 18m is verlaagd naar 15,5 / 15,5, 14m / 14m is verlaagd naar 12,5 / 12,5 en 11m / 11m is verlaagd naar 9,5 / 9,5. Daarnaast krijgt een groot deel in het midden een maximum bouwhoogte en maximum goothoogte van 5 meter, dit was 11 meter. Voor een visuele weergave wordt verwezen naar het gestelde onder punt 2.2 onder c. Deze bouwhoogtes zijn passend in de stedelijke omgeving. Met het aangepaste bezonningsonderzoek (bijlage 20 bij de toelichting) wordt aangetoond dat ter plaatse van de woningen aan de Raamdwardsstraat op basis van de maximale invulling van het bestemmingsplan aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. De ontwikkeling heeft weliswaar een verslechterende invloed op de bezonning, echter valt dit wel binnen de norm van 2 urenbezinning tussen 19 februari en 21 oktober. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

*b. Bouwen op erfgrens zonder enig vorm van overleg*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.5 onder c is gesteld.



### Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door:

- De maximum bouwhoogtes en maximum goothoogtes ter hoogte van de Raamdwardsstraat te verlagen;
- Het bezonningsonderzoek (bijlage 20 bij de toelichting) aan te passen.

## **2.10 Zienswijze 22**

### Samenvatting zienswijze:

#### *a. Transparantie van overleg*

Het feit dat de projectontwikkelaar ruim 2 jaar lang, met het bestuur van de Wijkvereniging, “onder embargo” heeft overlegd over de ontwikkeling, op basis van het vastgestelde Handelingsperspectief, is een gotspe. Dit valt niet alleen de projectontwikkelaar en het bestuur van de Wijkvereniging aan te rekenen maar vooral de gemeente die participatie hoog in het vaandel heeft staan. Er is nagelaten om duidelijke kaders en voorwaarden vooraf aan de projectontwikkelaar te stellen. Ook is nagelaten het proces te bewaken en tijdig bij te sturen. Daarmee is de voedingsbodem gelegd voor het onbevredigende vervolg van de participatie.

#### *b. Communicatieplan*

Pas ten tijde van besluitvorming over het Masterplan is door gemeenteraad de motie inzake participatie en communicatie aangenomen. Niettemin heeft het nog van juli tot december geduurd voordat de overleggroep kennis kon nemen van het communicatieplan en de noodzakelijke aanpassingen daarop. Opnieuw een blijk van de mate waarin de gemeente haar eigen beleid ter harte neemt en de burger stelselmatig op het verkeerde been zet.

#### *c. Overleg met de wethouder*

Gedurende het participatieproces zijn regelmatig gesprekken gevoerd over de gang van zaken in het overleg. De welwillende houding van de portefeuillehouder werd gewaardeerd. Niettemin blijkt achteraf dat dit overleg niet tot bijsturing heeft geleid. De presentatie van de projectontwikkelaar in de gemeenteraad is het belangrijkste bewijs. Er zijn twee voorstellen gepresenteerd: het Masterplan en het resultaat van de participatie. De portefeuillehouder heeft aan de raad gemeld dat het resultaat van de participatie in strijd was met het Masterplan en dat derhalve het resultaat van de participatie niet aan de orde kon zijn. De raad heeft overeenkomstig besloten. Afgevraagd wordt hoe serieus participatie dan genomen wordt.

#### *d. Wettelijke termijn voor indienen zienswijzen*

Het ontwerpbestemmingsplan lag ter inzage vanaf de dag dat de kerstvakantie startte. Afgevraagd wordt hoe serieus die wettelijke termijn dan genomen wordt. Volgens de letter correct, maar afgevraagd wordt welke intentie hieruit spreekt.

#### *e. Betrokkenheid en objectieve beoordeling van bestuur en raad*

Rondom de besluitvorming blijkt telkens dat oordeelsvorming vooral bepaald lijkt te worden door de urgentie/deadline van beslismomenten. In het onderhavige geval is uitermate nadelig uitgevallen dat de raad zich zeer sterk heeft laten beïnvloeden door de koers van de wethouder en daarmee een realistisch resultaat van het participatietraject niet op zijn merites heeft beoordeeld. Daarmee is opnieuw voeding gegeven aan de overtuiging dat beleid en realiteit nog ver uit elkaar liggen. Afgevraagd wordt hoe oprecht de intentie is om de burger effectief te betrekken bij beleidsontwikkeling en -uitwerking en vertrouwen te geven.

#### *f. Verzoek aan de raad*

Verzocht wordt om het bestemmingsplan te heroverwegen. Als het participatiebeleid daadwerkelijk ter harte wordt genomen, dan ligt er met het plan van de participatie, zoals door de projectontwikkelaar is gepresenteerd, een prachtig resultaat voor.

### Beantwoording:

#### *a. Transparantie van overleg*

In 2018 is het Handelingsperspectief vastgesteld in opdracht van de toenmalige eigenaar. In 2020 heeft die eigenaar de grond verkocht aan een ontwikkelaar. Het is aan de ontwikkelaar om een

masterplan op te stellen, welke door de gemeente wordt getoetst en door de raad wordt vastgesteld. Verder is het communicatie- en participatieproces aan de ontwikkelaar. De gemeente is bij de focusgroepen en dialoogavonden aanwezig geweest om toe te zien of er sprake is van een zorgvuldig proces. Er is in eerste instantie alleen met de buurtvereniging overlegd vanwege hun rol als klankbord en 'oren en ogen' in de buurt. Daarnaast waren de drie bestuursleden met wie frequent overleg is gevoerd ook direct omwonenden. Het overleg is mede op verzoek van de buurtvereniging onder embargo gevoerd om dat zij niet formeel de omwonenden representeerden en ook geen stelling wilden nemen met betrekking tot de planvorming. In overleg met de buurtvereniging is (mede vanwege de destijds beperkende corona-omstandigheden) een enquête onder omwonenden in de Raambuurt, Pothoofd en Knutteldorp uitgezet. Met de opbrengst van deze enquête zijn in een vroegtijdig stadium de belangen van omwonenden naar voren gekomen. Dit is vertaald in aandachtspunten bij de uitwerking van het Masterplan en daar waar mogelijk is het bouwplan in het participatieproces rondom de uitwerking van het Masterplan aangepast. Voor de uitwerking van het Masterplan is een participatieplan opgesteld. Voor de verslaglegging van het hele participatieproces wordt verwezen naar het participatieverslag. Het kan zijn dat de uitkomst van het proces niet aan de verwachtingen voldeed maar dat laat onverlet dat er een zorgvuldig en uitvoerig participatieproces is gevoerd.

#### *b. Communicatieplan*

In juli 2022 heeft de raad het masterplan vastgesteld. In verband met de vakantieperiode en beschikbare capaciteit is na de zomer gestart met het opstellen van een communicatie- en participatieplan voor de fase van masterplan tot bestemmingsplan. Dit communicatie- en participatieplan is in oktober 2022 aan de raad aangeboden. Omwonenden hebben huis-aan-huis eind oktober een brief ontvangen met een link naar de website voor het communicatie- en participatieplan. In november 2022 zijn de focusgroepen samengesteld uit de aanmeldingen en eind november 2022 is de eerste bijeenkomst van de focusgroep geweest.

#### *c. Overleg met de wethouder*

In mei 2023 heeft het college de raad gevraagd of de raad kan instemmen met afwijkingen van het masterplan voor verdere uitwerking tot een bestemmingsplan. De raad heeft in meerderheid besloten dat het masterplan leidend is voor verdere uitwerking tot een bestemmingsplan. De raad heeft in deze de kaderstellende rol: de raad bepaalt de hoofdlijnen van het beleid van de gemeente. Een wethouder is vervolgens gehouden te werken volgens wat de raad kaderstellend van hem verlangt.

#### *d. Wettelijke termijn voor indienen zienswijzen*

Er wordt terecht opgemerkt dat de Wro en de Awb zich niet tegen de handelwijze van ter inzagelegging in een vakantieperiode verzetten. Met een terinzagetermijn van zes weken ligt al snel een deel van die periode in een gangbare vakantieperiode (voorjaars-, mei-, zomer-, herfst- en kerstvakantie). Ter illustratie als het plan 4 weken eerder ter inzage was gelegd dan eindigde de termijn in de kerstvakantie. Indien dit onverhoopt tot problemen had geleid dan had, binnen de zes weken termijn, een pro forma zienswijze naar voren gebracht kunnen worden en gevraagd worden om een termijn voor het indienen van gronden van de zienswijze. Er schuilt dus geenszins een kwade bedoeling achter de periode van terinzagelegging.

#### *e. Betrokkenheid en objectieve beoordeling van bestuur en raad*

Gemeenten hebben een dualistische bestuursvorm. Dit betekent dat de rollen van de raad en het college gescheiden zijn. Het is de taak van het college om het masterplan en het bestemmingsplan voor te bereiden en de stukken ter vaststelling aan de raad aan te bieden. Vervolgens is de raad het bevoegd gezag om een masterplan of bestemmingsplan vast te stellen. De raad maakt een belangenafweging en geeft daarbij ruimte aan insprekers. De raad volgt daarbij zijn eigen afwegingsproces.

#### *f. Verzoek aan de raad*

Bij gebiedsontwikkelingen is meestal sprake van meerdere en soms tegenstrijdige belangen. De participatie heeft geleid tot diverse wijzigingen in de planvorming. Uiteraard blijft het een belangenafweging, waarbij niet alle wensen vanuit de omgeving ingewilligd kunnen worden. Wij zijn van oordeel dat voldoende participatie heeft plaatsgevonden en dat het proces zorgvuldig is verlopen.

#### Conclusie:

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

## **2.11 Zienswijzen 26, 36, 44, 54, 63, 69, 73, 78, 86, 87, 89 en 95**

### Samenvatting zienswijze:

#### *a. Parkeeradvies Sensora Deventer*

In het 'Parkeeradvies Sensora Deventer' is onder andere een parkeerbalans opgenomen. In het rapport staat dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, maar dat is onjuist omdat:

- Er afwijkende normen worden gehanteerd ten opzichte van de "Nota Parkeernormen Deventer 2013 Auto en fiets";
- Het aantal beschikbare parkeerplaatsen (119 stuks) niet kloppend is met het aantal te bouwen woningen (126 stuks). De parkeerbalans moet worden aangepast op basis van de juiste parkeernorm. Dit zal moeten leiden minder nieuwe woningen, omdat er niet genoeg ruimte is voor de benodigde parkeerplaatsen.

Er wordt aandacht gevraagd voor de parkeerproblematiek in de omgeving (onder andere Raambuurt en buitengracht/ Knutteldorp). De verwachting ligt er dat het aantal woningen wordt teruggebracht tot een realistisch aantal dat in evenwicht is met de omgeving.

### Aanvullingen/ afwijkingen zienswijzen: 36, 44, 54, 63, 69, 73, 78, 86 en 95

#### *b. Tekort aan parkeerplaatsen*

Volgens de gemeentelijke norm is er tijdens de piekbelasting een tekort van 72 parkeerplaatsen. De mensen gaan dan in de omgeving parkeren en dat leidt tot overlast. Voor Buitengracht/ Knutteldorp geldt dat er nu al problemen zijn met betrekking tot parkeren. Er zijn veel wildparkeerders en dat zijn mensen die in de stad wonen/ werken, bezoekers binnenstad/ Raambuurt etc. Naast de afgewentelde parkeerintensiteit vanuit Sensora en Sluiskwartier komt hier ook nog het parkeren vanuit het Havenkwartier bij. (In zienswijze 63 wordt nog genoemd dat er reguliere parkeerplaatsen worden onttrokken ten faveure van laadpaal parkeerders).

#### *c. Lease auto's / werkbusjes*

Afgevraagd wordt of er in de huidige normen rekening wordt gehouden met mensen die lease auto's/ werkbusjes hebben of dat de norm uitsluitend uitgaat van het auto bezit.

### Beantwoording:

#### *a. Parkeeradvies Sensora Deventer*

Als gevolg van nadere plandetaillering en ingediende zienswijzen (zie bijvoorbeeld ook het gestelde onder punt 2.3) is het parkeeradvies bijgesteld waarin de parkeerbalans is aangepast. Bovendien is in dat rapport meer en duidelijkere uitleg gegeven over de relatie tussen de gemeentelijke parkeernormen en de wijze waarop deze in de parkeerbalans zijn toegepast.

#### *b. Tekort aan parkeerplaatsen*

Het benoemde tekort van 72 plaatsen tijdens de piekbelasting wordt niet herkend. In het parkeeradvies wordt in de analyse een duidelijke weergave van belasting en het daaruit volgende maatgevende moment gegeven. Conform het gemeentelijk beleid wordt in de (aangepaste) parkeerbalans voldaan aan de parkeereis. Op basis van het parkeerbeleid moet voorzien worden in voldoende parkeergelegenheid voor de ontwikkeling zelf en is er geen juridische grondslag om de parkeersituatie in de omgeving hierbij te betrekken. Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen vanwege de parkeersituatie in de omliggende wijken.

Bij de beantwoording van punt 2.3 onder d staat beschreven welke inspanningen worden verricht, los van deze bestemmingsplanprocedure, om de parkeersituatie in onder andere Knutteldorp te verbeteren.

#### *c. Lease auto's/ werkbusjes*

Er wordt zowel in de norm als in de praktische invulling van de zones rekening gehouden met lease auto's/ werkbusjes. De parkeerkengetallen zoals CROW die publiceert houden rekening met alle zichtbare voertuigen op straat. De kengetallen ontstaan door daadwerkelijke tellingen van aanwezige voertuigen in buurten en wijken die representatief zijn voor elke categorie, ongeacht achterliggende kenmerken.

Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door:

- Het 'Parkeeradvies Senzora Deventer (Goudappel)' (bijlage 4 bij de toelichting) aan te passen.
- Het aantal woningen te verlagen van 130 naar 119 woningen.

## **2.12 Zienswijze 27**

Samenvatting zienswijze:

*a. Wijze van terinzagelegging*

De wijze waarop de documenten ter inzage liggen is niet voor eenieder goed bereikbaar want de documenten zijn alleen digitaal in te zien. Op het stadskantoor in Deventer liggen geen hardcopy's ter inzage. Dat benadeelt mensen die digitaal niet kundig zijn. Daarmee wordt een digitale drempel opgeworpen.

*b. Omgevingsloket*

Vanaf 01-01-2024 wordt voor inzage van het bestemmingsplan verwezen naar het Omgevingsloket. Op die site ontbreken instructies. Het digitaal beschikbaar stellen van een gebruikersinstructie via Omgevingsloket zou een verbetering zijn. Omdat het niet voor iedereen eenvoudig is kennis te nemen van het digitaal ter inzage gelegde bestemmingsplan heeft dit de consequentie dat er opnieuw gepubliceerd dient te worden en dat onderhavige procedure dient te worden gestaakt.

Beantwoording:

*a. Wijze van terinzagelegging*

Volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State volgt uit artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) niet de verplichting tot het in papieren vorm ter inzage leggen van het ontwerp en de daarop betrekking hebbende stukken op fysieke bezoekadressen. Ook indien het ontwerp en de daarop betrekking hebbende stukken na een verzoek daartoe terstond kunnen worden ingezien op een aldaar aanwezige computer, eventueel met hulp van een gemeenteambtenaar, is sprake van het ter inzage liggen als bedoeld in artikel 3:11 Awb.

*b. Omgevingsloket*

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Vanaf die datum kan het bestemmingsplan ook via het Omgevingsloket worden ingezien. Het bestemmingsplan is ook nog in te zien via de website ruimtelijkeplannen.nl. Het Omgevingsloket betreft een landelijke voorziening. De wijze van ontsluiting dan wel gebruikersinstructie op die website zelf is niet aan de gemeente Deventer. We hebben wel gemerkt dat het Omgevingsloket voor velen wennen is. Dit heeft ertoe geleid dat we op de gemeentelijke website instructiefilmpjes hebben geplaatst ([www.deventer.nl/omgevingsplan](http://www.deventer.nl/omgevingsplan)). Beide websites waren gedurende de periode van terinzagelegging bereikbaar en de juiste stukken waren raadpleegbaar. Dat dit wellicht niet voor iedereen eenvoudig was maakt niet dat er opnieuw gepubliceerd dient te worden en dat de huidige procedure gestaakt moet worden.

Conclusie:

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

## **2.13 Zienswijze 28**

Samenvatting zienswijze:

Volgens opgave in bijlage 4 van het bestemmingsplan, opgesteld door Goudappel, staat dat er 24 stuks sociale huur gerealiseerd gaan worden. In artikel 9 staat dat er "niet minder dan 20% van het totale toekomstige aantal woningen in het plangebied als sociale huurwoning mag worden gebouwd". Met andere woorden: minimaal 20% dient sociale huur te zijn. 20% van 126 woningen is 25,2 woning. Uitgaande van 126 woningen dienen er dus minimaal 26 sociale huur te worden gebouwd.

### Beantwoording:

Het rapport van Goudappel is aangepast naar het maximale aantal woningen van 119. Uitgaande van die situatie bedraagt het minimale aantal sociale huurwoningen 24. In het aangepaste rapport wordt van dat aantal uitgegaan.

### Conclusie:

Er wordt tegemoet gekomen aan de zienswijze door het 'Parkeeradvies Senzora Deventer (Goudappel)' (bijlage 4 bij de toelichting) aan te passen.

## **2.14 Zienswijze 30**

Deze zienswijze betreft een combinatie van zienswijzen, te weten nummer 39, 33, 26 en 36. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt dan ook verwezen naar die betreffende zienswijzen.

## **2.15 Zienswijzen 31 en 40**

### Samenvatting zienswijze:

De volgende kanttekeningen worden plaatsen bij de analyse aangaande het parkeerbeleid:

- a. Er wordt uitgegaan van zes bestaande parkeerplaatsen bij het Senzora pand, terwijl de Parkeermonitor 2016 meldt dat het er negen zijn.
- b. Het is incorrect dat de parkeerplaatsen enkel voor bedrijfsvoering gebruikt werden. Het bedrijf nam regulier parkeervergunningen af (19 stuks) voor kantoorpersoneel en bezoekers. Tijdens fabriekswerkzaamheden parkeerden medewerkers op eigen terrein.
- c. Door de aanleg van een ondergrondse container voor glas/papier zijn twee parkeerplekken vervallen. Deze locatie is nu bestemd voor een in/uitrit van een nieuwe parkeerkelder. Het is onduidelijk waar de containers geplaatst worden.
- d. In de huidige parkeerbalans is niet duidelijk opgenomen hoe bezoekersparkeren in de Raambuurt is geregeld.
- e. De stelling om vier extra parkeerplaatsen voor nieuwe bewoners aan te leggen is gebaseerd op een onjuist startpunt van zes bestaande parkeerplaatsen.
- f. Op pagina 59 wordt gesproken over negen nieuwe parkeerplaatsen aan de Raamstraat, die nooit hebben bestaan. Na aftrek van parkeerplaatsen die verloren gaan, blijven er effectief vijf over. Voorgesteld wordt om vier van de negen nieuwe plekken te bestemmen voor laadplaatsen, bruikbaar voor alle bewoners.
- g. Er wordt graag gezien dat de huidige afspraken met de nieuwbouw ook hier zullen gelden namelijk - geen recht op parkeervergunning en daaraan gekoppeld ook geen recht op bezoekersspas.

### Beantwoording:

- a. De Parkeermonitor 2016 is opgevolgd door de parkeermonitor 2018, 2020 en meest recent 2023. In die periode zijn er zaken veranderd (zie ook punt c.) zoals het besluit om parkeerplaatsen te benutten voor ondergrondse afvalcontainers.
- b. De parkeervergunningen zijn ten goede gekomen aan de huidige buurtbewoners. Voor de resterende parkeerplaatsen geldt dat deze niet direct aansluiten op bestaande nabij gelegen woningen (buiten het plangebied). Ze sluiten wel aan op een bestaand en het te handhaven karakteristieke witte pand aan de Sluisstraat dat onderdeel is van het plangebied. Om die reden achten we het redelijk die plaatsen toe te rekenen aan de Senzora ontwikkeling en in de parkeerbalans te betrekken.
- c. De afvalcontainers hebben een functie voor de bestaande wijk en worden daarmee in de nieuwe planvorming als functie en ruimtelijke behoefte meegenomen. De exacte locatie volgt bij de planuitwerking.
- d. Het bezoekersparkeren van Senzora wordt in het plangebied opgelost. Bezoekersparkeren van Senzora heeft geen effect op de parkeerdruk van de bestaande vergunningzone Raambuurt. De bewoners van Senzora krijgen hier, ook voor hun bezoekers, geen toegang toe.
- e. In het parkeeradvies, als onderdeel van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, is sprake van een sluitende parkeerbalans. Er zijn 119 parkeerplaatsen beschikbaar, waar er 115 benodigd zijn. Dit maakt de plus van 4 parkeerplaatsen zoals in de conclusie vermeld en dat is wat anders dan dat er 4 parkeerplaatsen extra worden aangelegd voor nieuwe

bewoners. Overigens hebben de ingediende zienswijzen en de nadere detaillering van de planvorming geleid tot een aangepast parkeeradvies.

- f. Zie het antwoord onder b. ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen aan de Raamstraat. Het voorstel deze parkeerplaatsen te bestemmen als laadplaatsen staat haaks op het gemeentelijke beleid, dat namelijk de behoefte volgt. Alleen indien de vraag om laadbehoefte van bewoners die geen voorziening op eigen terrein kunnen aanleggen hierom vraagt, wordt aanleg van een extra laadpaal overwogen.
- g. Er is sprake van een sluitende parkeerbilans, er worden voldoende parkeerplaatsen aangelegd. Parkeervergunningen alsook bezoekerspanden zijn om die reden niet benodigd.

#### Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door het 'Parkeeradvies Sensora Deventer (Goudappel)' (bijlage 4 bij de toelichting) aan te passen.

## **2.16 Zienswijze 32**

### Samenvatting zienswijze:

#### *a. Hoogte bebouwing zijde Raamstraat*

Het bestemmingsplan maakt een bouwhoogte van 11 meter mogelijk aan de zijde van de Raamstraat. In het gehele voortraject is gecommuniceerd dat hier niet hoger gebouwd wordt dan de (vroegere) bedrijfsgebouwen op deze plek, namelijk 9 meter. Dit is ook de maximale bouwhoogte die het nu (nog) geldende bestemmingsplan toestaat. Aangezien het doel is hier woningbouw van maximaal 3 bouwlagen te realiseren, waarbij 3 meter per bouwlaag bij nieuwbouw tegenwoordig gangbaar is, volstaat een bouwhoogte 9 meter. Verzocht wordt het bestemmingsplan op dit punt gewijzigd vast te stellen. Dit verzoek is tweeledig. In eerste instantie voor het belang van de aanwonenden uit oogpunt van uitzicht, lichtinval en ter voorkoming van het 'benauwde' gevoel zoals in het verlengde van de Raamstraat (nieuwere deel). Bovenal doet de mogelijkheid tot 11 meter te bouwen geen recht aan het nog bestaande en cultuurhistorisch bijzonder waardevolle Sensorapand aan de Raamstraat. Dit gebouw en de oorspronkelijke gevels hiervan zouden het pronkstuk van de straat moeten zijn én blijven. Mocht voor technische installaties en ondergeschikte bouwdelen onverhoopt niet uit de voeten kunnen met de vast te stellen 9 meter bouwhoogte, dan bieden de afwijkingsregels uit artikel 19 van de planregels prima mogelijkheden hierin nog tegemoet te komen.

#### *b. Hoogte en verschijningsvorm woontoren*

De bouwhoogte van 32 meter voor de hoogste toren in het gebied is te hoog in relatie tot de omgeving, vooral vanuit stedenbouwkundig oogpunt, maar het houdt ook een deel van de ochtend de toch al spaarzame winterzon weg van de zonnepanelen. Dit is ook al eerder als reactie op het Masterplan gegeven: als het plan uiteindelijk 10 bouwlagen krijgt dan moet voor de bovenste bouwlagen de verplichting inhouden van hoogteverschillen/speelse accenten. Het Masterplan geeft bij de visie op de architectuur (pagina 88-89) een voorbeelduitwerking en op pagina 98 specifiek de uitwerking voor dit grote gebouw/centrale accent. In het nu voorliggende ontwerp beeldkwaliteitsplan (en bestemmingsplan) wordt dit losgelaten en wordt alsnog ingestoken op platte daken. Verzocht wordt het beeldkwaliteitsplan op dit punt te wijzigen naar de referenties zoals die eerder in het Masterplan zijn opgenomen.

#### *c. Verkeer*

De ontwikkeling heeft een forse belasting van (vooral) de Sluisstraat tot gevolg voor ontsluiting van het verkeer. In theorie is deze straat breed genoeg om auto's elkaar te laten passeren tussen de aan weerszijden opgestelde geparkeerde auto's. In de praktijk is dat vaak echter een uitdaging, zeker als met toename van het verkeer (zeker in de spits) auto's ook nog stil moeten staan op de weg om op elkaar te wachten, zoals bij de kruising met de Emmastraat en de Gieterijstraat. Het bestemmingsplan kan alleen worden vastgesteld als ook de Sluisstraat nadere aandacht krijgt om de verkeerstoename beter te verwerken, zonder dat dit (in aantal) ten koste gaat van de nu aanwezige parkeerplaatsen.

#### *d. Parkeren*

Parkeren in de Raambuurt knelt op veel tijdstippen al aardig. Zaak is dus dat parkeren ten behoeve van deze ontwikkeling op goede wijze binnen het plangebied wordt opgelost en dat dit niet het probleem wordt voor bewoners van de bestaande Raambuurt en Knutteldorp.

Ter onderbouwing van de parkeeropgave is een parkeernotitie opgesteld. De hierin opgenomen berekeningen komen niet overeen met de reikwijdte die het bestemmingsplan biedt. In de parkeernotitie is uitgegaan van in totaal 126 woningen en 670 m<sup>2</sup> bvo aan overige functies (kantoor/maatschappelijk). Het bestemmingsplan maakt echter 130 woningen mogelijk en ca 1130 m<sup>2</sup> bvo aan overige functies. Het verschil staat gelijk aan 9 à 10 extra benodigde parkeerplaatsen. Deze plekken horen indicatief al te worden opgenomen in het voorlopige parkeerplan, of de reikwijdte van het bestemmingsplan moet bij vaststelling worden teruggebracht conform de uitgangspunten van de parkeernotitie.

Los van bovenstaande, wringt de in het plan voorgestelde parkeeroplossing op andere punten. Op voorhand wordt het aantal benodigde bezoekersparkeerplaatsen met factor 0,1 teruggebracht ten opzichte van uw geldende beleid. Volgens de indicatieve tekening met parkeerplaatsen zijn maximaal 18 plekken vrij toegankelijk, alle op gemeentegrond. Om 6 van deze 18 'nieuwe' plekken voor de ontwikkeling te kunnen realiseren, moeten echter 7 bestaande parkeerplaatsen verdwijnen (voorzijde bestaande pand Sluisstraat) die nu nog vallen onder het vergunningparkeren in de Raambuurt en waar in die hoedanigheid ook geregeld auto's geparkeerd staan. Dus voor omwonenden worden 7 plekken onttrokken. Dat is geen chique manier van rekenen. Feitelijk komen er dus maximaal 11 nieuwe parkeerplaatsen bij. De parkeernotitie laat zien dat alle avonden en in weekenden beduidend meer dan deze 11 nieuwe bezoekersparkeerplaatsen nodig zijn. Het is niet aannemelijk dat deze (extra) bezoekers zomaar op de binnenterreinen en/of in de parkeergarage kunnen parkeren. Het is wél aannemelijk dat dit dus nadrukkelijk effect gaat hebben op de parkeersituatie voor de bestaande Raambuurt en Knutteldorp. Daarmee wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling dus niet opgelost binnen het plangebied, zoals gebruikelijk is en conform gemeentelijk beleid een vereiste is, maar afgeschoven op de omgeving.

#### *e. Kinderopvang*

De capaciteit van de Emmastraat en omliggende kruispunten en wegvlakken tijdens spitsperioden is geregeld al onvoldoende om verkeer goed af te wikkelen. In deze periode ontstaat straks ook extra verkeer van de toekomstige bewoners. Door naast alle extra woningen binnen de maatschappelijke bestemmingen in het plangebied ook ruimte te bieden voor een kinderopvang, wordt dit nog verder versterkt. Wat betreft aan te houden afstanden tot woningen voldoet de onderbouwing van het bestemmingsplan overigens ook niet voor (onder meer) kinderdagopvang. In de toelichting wordt gesteld dat ondanks de overwegende woonfunctie, gerechtvaardigd kan worden dat sprake is van gebiedstype 'gemengd gebied' zoals dit in de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering is opgenomen. Hiervan is feitelijk geen sprake. Het is en blijft een overwegend rustige woonbuurt, met enige functiemenging. Zelfs al zou de gekozen uitleg als zijnde gemengd gebied kloppen, dan klopt alsnog de motivering uit de toelichting niet dat alle maatschappelijke functies op grond van de VNG-publicatie een richtafstand van 10 meter voor een rustig woongebied en 0 meter voor een gemengd gebied hebben. Voor kinderopvang geldt een afstand van 30 meter (rustig woongebied) en 10 meter (gemengd gebied) tot omliggende woningen. Dit geldt overigens ook voor bijvoorbeeld onderwijsinstellingen of kerken, die met het bestemmingsplan ook worden toegestaan. Bij elk van de locaties met maatschappelijke bestemmingen bevinden zich straks woningen op beduidend kortere afstand dan 10 meter (laat staan de 30 meter wanneer wordt uitgegaan van gebiedstype rustig woongebied). De huidige onderbouwing voldoet niet aan de borging van een goed woon- en leefklimaat. Beseft wordt dat bij toename van woningen in algemene zin ook behoefte is aan extra kinderopvang. Maar laat dit dan wel gerealiseerd worden op locaties die qua ligging en bereikbaarheid daarin een logische plek zijn. Verzocht wordt om (in ieder geval) de mogelijkheid voor 'jeugd- /kinderopvang' uit artikel 6.1.a onder 6 en artikel 7.1.a onder 6 uit de planregels te schrappen.

#### Beantwoording:

##### *a. Hoogte bebouwing zijde Raamstraat*

In het voortraject is door de ontwikkelaar gecommuniceerd dat de bouwhoogte van nieuwe woningen aan het betreffende deel aan de Raamstraat vergelijkbaar wordt met de hoogte van de voormalige bedrijfsgebouwen en de hoogte van de bestaande woningen aan de Raamstraat. De woningen aan de Raamstraat hebben een maximale bouwhoogte van 10 meter. Voor de voormalige bedrijfsgebouwen geldt de maximale bouwhoogte 9 meter in het Chw bestemmingsplan Deventer, stad en dorpen deel B. Op basis van de zienswijzen en de detaillering van het plan is de aan de zijde van de Raamstraat de maximum bouwhoogte en maximum goothoogte van 11m /11m verlaagd naar 9,5m /9,5m. Er bestaat geen recht op een blijvend vrij uitzicht en met de aangepaste maximum bouwhoogte en maximum goothoogte is de wijziging minimaal. Verder is de afstand tussen het bouwvlak van de

betreffende nieuwe woningen en het bouwvlak van de woningen aan de Raamstraat circa 18 meter. De maximale bouwhoogte van 9,5 meter is passend in de stedelijke omgeving. Met het (aangepaste) bezonningsonderzoek (bijlage 20 bij de toelichting) is aangetoond dat ter plaatse van de woningen aan de Raamstraat aan de lichte TNO-norm wordt voldaan.

*b. Hoogte en verschijningsvorm woontoren*

Voor de beantwoording van het deel van de zienswijze dat over de bouwhoogte van de woontoren gaat wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.1 is gesteld.

Ten aanzien van de verschijningsvorm worden in het beeldkwaliteitsplan platte daken niet voorgeschreven. In het beeldkwaliteitsplan zijn de ruimtelijke en architectonische kenmerken van het plangebied en de omgeving beschreven en spelregels geformuleerd voor de architectonische uitwerking en voor de openbare ruimte. Het document is gedeeld met de Planadviesraad als toetsingskader voor de deuluitwerkingen en het inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

*c. Verkeer*

De toename aan verkeersintensiteit als gevolg van het plan leidt niet tot een intensiteit die de capaciteit van de Sluisstraat en/of de aansluiting met de Emmastraat en de Gieterijstraat (die overigens van een veel lagere orde is) zodanig benadert dat de verhouding tussen beide tot knelpunten leidt. Begin 2024 zijn nog extra verkeerstellingen uitgevoerd die dit bevestigen. Het aandeel sluipverkeer is zeer laag, omdat de buurt wordt omringd door de stadsgracht.

*d. Parkeren*

Op basis van detaillering van het plan en de ingediende zienswijzen is zijn de bouwplannen aangepast. De verkeers- en parkeeraspecten zijn hierop aangepast. Die rapporten geven antwoord op diverse gestelde vragen in de zienswijze:

- Het maximumaantal woning is gewijzigd van 130 naar 119.
- De eerder genoteerde vermindering bezoekersparkeernorm is hierdoor niet meer nodig.

De parkeerbalans laat zien dat wordt voldaan aan de parkeereis die bij nieuwe ontwikkelingen wordt gesteld, en waarmee 'uitstraling' van parkeerbehoefte op de directe omgeving wordt voorkomen. Een deel van de parkeerbehoefte wordt zodoende niet op de omgeving 'afgeschoven'. Van belang is daarnaast dat de bestaande woningen van de Raambuurt onderdeel zijn van een vergunningzone. Omdat voor het plan aan de geldende parkeereis wordt voldaan, kan en zal geen parkeerbehoefte op de bestaande vergunningzone worden afgewenteld.

*e. Kinderopvang*

Zoals bij punt 2.6 onder g valt op te maken, is kinderopvang geen toegelaten gebruiksfunctie meer. Om die reden behoeft hier niet nader meer op worden ingegaan.

Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door:

- De maximum bouwhoogtes en maximum goothoogtes ter hoogte van de Raamstraat te verlagen;
- Het aantal woningen te verlagen van 130 naar 119 woningen;
- Het 'Parkeeradvies Senzora Deventer (Goudappel)' (bijlage 4 bij de toelichting) aan te passen;
- De functies 'Maatschappelijk' en 'Maatschappelijk - Begane grond' nader in te perken;
- Het bezonningsonderzoek (bijlage 20 bij de toelichting) aan te passen.

## **2.17 Zienswijzen 33, 34, 42, 53, 59, 68, 72, 74, 80, 83, 90, 91, 94 en 98**

Samenvatting zienswijze:

Er bestaan ernstige bezwaren tegen het bestemmingsplan met specifieke nadruk op de voorgestelde hoogbouw van 10 bouwlagen (33 meter hoog):

*a. Niet passend in de bestaande omgeving*

- De Raambuurt is een buurt, bestaande uit jaren '30 woningen en gestapelde (nieuw)bouw van veelal 3 tot 4 bouwlagen, met uitschieters naar maximaal 5 bouwlagen. De voorgestelde hoogbouw van 10 bouwlagen past niet in de omgeving.
- De zeepfabriek voegt zich niet naar behoren met haar korrel, schaal en hoogte naar de voormalige industriële panden op het Senzora terrein.



*b. Handelingsperspectief (30-03-2018)*

Het Handelingsperspectief benadrukt het belang dat “nieuwbouw zich voegt naar de korrel en volumes, inclusief hoogte, van de bestaande industriële panden”. Dit perspectief moet leidend zijn bij de beoordeling van de hoogte en uitstraling van de zogenaamde ‘zeepfabriek’ van 33 meter. Er wordt over verschillende hoogten gesproken in de verschillende onderdelen van het bestemmingsplan. Hoogbouwvisie: “Binnenstad buiten beschermd stadsgezicht t/m 31 m (ca. 10 bouwlagen). Hier valt de Raambuurt ook onder. In het bestemmingsplan is de hoogte op maximaal 32 meter gesteld. In een onderzoek wordt geschreven over maximaal 34 meter en verderop in het onderzoek wordt uitgegaan van 31 meter.

Beantwoording:

*a. Niet passend in de bestaande omgeving*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.1 is gesteld.

*b. Handelingsperspectief (30-03-2018)*

Voor de beantwoording van de zienswijze over het handelingsperspectief wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder a is gesteld.

Wij zijn tot dezelfde conclusie gekomen dan reclamant. Dit heeft ertoe geleid dat de hoogtes in de verschillende documenten met elkaar in overeenstemming zijn gebracht (zie ook het kopje “Wijzigingen verbeelding” in hoofdstuk 1).

Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door het in overeenstemming brengen van de hoogtes in de verschillende documenten.

## **2.18 Zienswijzen 35, 43, 52, 67, 71, 79 en 93**

Samenvatting zienswijze:

De voorgestelde stedelijke verdichting (maximaal 130 woningen in een bruto plangebied van 11.226 m<sup>2</sup>) zal leiden tot een verdere verhoging van de hittestress in het omliggende gebied. Hittestress kan leiden tot thermisch ongemak, gezondheidsproblemen en zelfs sterfte, vooral bij hogere temperaturen. Uit het ‘Hittestressonderzoek Senzora Deventer’ blijkt dat er sprake is van grote hittestress. Deze uitkomst is voor de direct omwonenden onaanvaardbaar en vraagt om serieuze heroverwegingen.

Beantwoording:

Uit het aangehaalde onderzoek blijkt dat het plan op het gebied van hittestress in algemene zin voor verbetering zorgt ten opzichte van de huidige situatie. Het plan heeft een positief effect op de gevoelstemperatuur binnen het plangebied ten opzichte van de huidige situatie. Kijkend naar de directe omgeving treedt een licht negatief effect op, de gevoelstemperatuur loopt hier iets op. Er is geen sprake van hittestress die uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening onaanvaardbaar is. Voor de loopafstand tot koelte is het effect positief. De nieuwe aangename koele verblijfsplek zorgt niet alleen voor kortere loopafstanden tot koelte binnen de Raambuurt maar ook voor kortere loopafstanden in de aangrenzende buurt(en). Het plan voorziet in veel meer schaduw ten opzichte van de huidige situatie. Wij zijn van oordeel dat er zich geen onaanvaardbare hittestress als gevolg van het plan zal voordoen.

Conclusie:

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

## **2.19 Zienswijzen 37, 41, 45 en 85**

Samenvatting zienswijze:

Als direct omwonende aan de Buitengracht moet worden uitgekeken op de hoogbouw van 33 meter (10 bouwlagen). Dit biedt direct zicht op de huizen en tuinen. Deze hoogbouw vormt een directe inbreuk op het uitzicht, privacy en woongenot. Dit heeft een negatieve invloed op de waarde van de woningen en de vraag is wie deze planschade gaat vergoeden. Er wordt gepleit om het woningaantal te verminderen tot maximaal 100 woningen en om de bouwhoogte van 33 meter van de woontoren te verlagen.

### Beantwoording:

Voor de beantwoording van de zienswijze over de hoogte wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.1 is gesteld.

Voor de beantwoording van de zienswijze over het uitzicht, privacy en woongenot wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder b. is gesteld.

Voor de beantwoording van de zienswijze over planschade wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.3 onder a. is gesteld.

### Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door het aantal woningen te verlagen van 130 naar 119 woningen.

## **2.20 Zienswijzen 38, 51, 62, 66, 70, 76, 82, 92 en 98**

### Samenvatting zienswijze:

#### a. Verkeersafwikkeling

In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de groei van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling zo beperkt is dat deze niet tot een wezenlijke verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling leidt. Als er 126 woningen bijkomen en dus ook meer auto's zal dit tot een wezenlijke verslechtering van de verkeersafwikkeling leiden. Ten tweede wordt hierbij voorbijgegaan van het cumulatieve effect van meerdere bouwprojecten en er zal integraal moeten worden gekeken naar de impact hiervan.

#### b. Cumulatief effect van bouwprojecten

Diverse (geplande) nieuwbouwprojecten rond het centrum wijzen op een aanzienlijke toename van woningen. Het cumulatieve effect van deze projecten moet zorgvuldig worden beoordeeld in relatie tot de bestaande en geplande infrastructuur.

<b>Locatie</b>	<b># Woningen</b>
Havenkwartier Kop	73
Havenkwartier Object One	20
Havenkwartier Ter Hoeven	84
Sluiskwartier	66
Kop Handelskade	209
Senzora	126
Herontwikkeling Topicus	120
Roto Smeets	700
Sint Josef	114
<b>Totaal</b>	<b>1.512</b>

#### c. Verkeersproblematiek

De huidige verkeerssituatie in en rondom het centrum geeft blijk van overbelasting. Het gebrek aan een integraal verkeersplan, in combinatie met de nog te realiseren nieuwbouwprojecten, brengt serieuze risico's met zich mee voor de omgeving.

#### d. Noodzaak integraal verkeersplan

Een integraal verkeersplan, dat is opgesteld door een onafhankelijke partij, is essentieel. In dit verkeersplan moeten alle nieuwbouwprojecten in en rondom het plangebied worden meegenomen.

#### e. Voorstel stappenplan voor gemeenteraad

Er moet een integraal verkeersplan door een onafhankelijke partij opgesteld worden.

Binnen dit plan moeten de het maximaal haalbare verkeersbewegingen per wijk worden bepaald en welke impact dit heeft op het maximumaantal woningen dat in een buurt kan worden bijgebouwd. Het betrekken van belanghebbenden in het proces van planvorming en besluitvorming, is noodzakelijk.

#### f. Afwijking zienswijze 82

Onderdeel a. komt niet voor in zienswijze 82.

### Beantwoording:

#### *a. Verkeersafwikkeling*

Het maximumaantal woningen is in het bestemmingsplan aangepast naar 119 als gevolg van de ingediende zienswijzen en detaillering van het plan. Dit aantal woningen leidt tot een toename van gemotoriseerd verkeer, maar dit heeft niet tot gevolg dat de verkeerssituatie daardoor verslechtert. De extra verkeersgeneratie door het plan leidt niet tot knelpunten, alleen tot een vermeerdering van gebruik van het onderliggende wegennet. Het totaal aantal verkeersbewegingen, inclusief die vermeerdering, ligt ruim binnen de gangbare capaciteit van de betrokken wegen.

#### *b. Cumulatief effect van bouwprojecten*

Er is een (aangepast) onderzoek 'Verkeerseffecten Senzora' uitgevoerd door Goudappel op basis van het Verkeersmodel 2025. In dit verkeersmodel (2025) zijn de 'harde' woningbouwplannen en andere 'harde' bouwplannen, waarvoor er een definitief besluit is genomen, en gerealiseerde bouwprojecten meegenomen. Daarnaast zijn in 2024 specifieke verkeersstellingen gehouden. De conclusie van Goudappel is dat de uitgangspunten in het model op basis van de tellingen kloppen. Met het (aangepaste) onderzoek 'Verkeerseffecten Senzora' zijn de cumulatieve effecten van 'harde' bouwprojecten voldoende onderzocht en is geconcludeerd dat deze ontwikkeling op het Senzora-terrein niet tot de noodzaak van mobiliteitsmaatregelen in de directe omgeving leidt en er sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat los van deze bestemmingsplanprocedure de integrale impact van ontwikkelingen op het wegennet wordt geanalyseerd op basis van een toekomstmodel voor de planjaren 2025, 2030 en 2040. In dit model worden ook 'zachte' bouwplannen, waarover nog geen definitief besluit is genomen, meegenomen. Hiervoor zijn de projecten 'herijking hoofdwegenstructuur' en mobiliteitsplan binnenstad en periferie' gestart. Het plan van aanpak voor beide projecten is in juli 2023 vastgesteld door de raad. Inmiddels zijn voor beide projecten ook de analyse producten beschikbaar. De afwegingsfasen van beide projecten zijn nog gaande. Participatie is in dit proces van groot belang. Zo zijn diverse externe belangengroepen betrokken in de focusgroep van deze projecten. Ten slotte staat de ontwikkeling van Deventer niet stil: er is in recente jaren tot diverse ingrepen in het wegennet besloten, die projecten blijven gewoon doorgaan, zowel qua voorbereiding als uitvoering.

#### *c. Verkeersproblematiek + d. Noodzaak integraal verkeersplan + e. Voorstel stappenplan voor gemeenteraad*

Deventer heeft, net als alle andere middelgrote- en grote steden, te maken met veel verkeer. Tegelijkertijd zijn er lokaal en bovenlokaal mogelijkheden voor het uitvoeren van projecten, voor het verbeteren van het wegennet én voor het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen, waarvan de fiets in Deventer gezien de compacte opzet van de stad een ideaal alternatief vormt. In samenhang met de onder punt b. genoemde projecten wordt het vraagstuk samen met de betrokkenen aangesproken en zal op termijn een visie ontstaan en worden vastgesteld. Het aanspreken hiervan is inderdaad een cruciale taak die we nader aan het invullen zijn. Waar nodig wordt gebruik gemaakt van externe partijen.

#### *f. Afwijking zienswijze 82*

Dit punt behoeft geen reactie.

### Conclusie:

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

## **2.21 Zienswijzen 39, 50, 55, 58, 77, 84, 96 en 98**

### Samenvatting zienswijze:

#### *a. Totstandkoming masterplan Senzora*

Het opstellen van een masterplan ging zonder behoorlijke, open participatie. Er is enkel gesprekken gevoerd met twee leden van de Raambuurtvereniging. De omliggende buurten (Knutteldorp en Pothoofd) aan de buitengracht zijn niet betrokken. De gemeente dient alle belanghebbenden serieus te nemen en hun inbreng op passende wijze te integreren in het plan.

*b. Onnodig vertraagde oplevering communicatie- en participatieplan*

Het 'Communicatie- en participatieplan Senzora-terrein Deventer' werd te laat opgeleverd, zonder enige vorm van communicatie. Verder moesten bewoners motiveren (solliciteren) om deel te nemen aan gelimiteerde focusgroepen, dat heeft een groot deel van de omwonenden doen afhaken, omdat niet iedereen communicatief vaardig is op schrift.

*c. Voortijdige stopzetten focusgroepen zonder toelichting*

Het voortijdig stopzetten van beide focusgroepen zonder duidelijke uitleg of context getuigt van een gebrek aan respect voor de deelnemers en hun bijdragen.

*d. Onwelwillende houding*

Vooraf en vanaf de raadstafels rondom de vaststelling van het Masterplan van 2022 tot aan het ontwerpbestemmingsplan is de ontwikkelaar op geen enkel moment ontvankelijk geweest om de voorgenomen hoogbouw op het industrieel bolwerk te heroverwegen en zijn ideeën voor alternatieven nauwelijks serieus genomen.

*e. Rol van de voormalige wethouder Grijsen*

De toenmalig wethouder heeft de burger en de raad misleid met beloftes die niet waargemaakt zijn. Te beginnen met de woorden tijdens de raadstafels rondom de vaststelling van het Masterplan. En de twijfelachtige rol van de wethouder tijdens de raadsvergadering van 17 mei 2023 waarbij alle alternatieve ideeën, en scenario's passend binnen de kaders van het Masterplan door de wethouder van tafel zijn geveegd in een uiterst onduidelijke, verwarrende en beschamende raadsvergadering voor alle aanwezigen.

*f. Slot/conclusie*

In deze wordt benadrukt dat het participatieproces en de besluitvorming vooringenomen, halfslachtig en ondoorzichtig zijn geweest. Het ontbreekt aan een open en transparante afweging van belangen, zowel door de gemeente als door de projectontwikkelaar. Het negeren van herhaalde adviezen, ideeën en oplossingen van omwonenden wekt het sterke vermoeden dat de participatie slechts voor de Bühne is uitgevoerd, zonder werkelijke intentie tot aanpassing van de plannen. Dit is moreel verwerpelijk, maar druist ook in tegen de Motie "Participatie, communicatie en transparante herontwikkeling Senzora terrein".

*g. Aanvulling zienswijze 50*

In de focusgroepen is samen met de ontwikkelaar, nagenoeg in harmonie, een zogenoemd alternatief 3 ontwikkeld met de voordelige effecten op hoogbouw, verkeersbewegingen en parkeerproblematiek. Dit alternatief past binnen de maximale contouren van het Masterplan. Weliswaar komen er dan iets minder woningen, maar werd harmonie met de omgeving bereikt. De wethouder had tijdens de raadsvergadering van 17 mei 2023 naar de raadsleden moeten uit spreken dat het Masterplan spreekt over maximum contouren, waarbinnen alternatief 3 op zich past. Er moet worden gekoerst op alternatief 3.

Beantwoording:

*a. Totstandkoming masterplan Senzora*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.2 onder a is gesteld.

*b. Onnodig vertraagde oplevering communicatie- en participatieplan*

Net voor de zomervakantie (13 juli 2022) is de motie opstellen participatieplan in de raad aangenomen. Gelijk na de zomervakantie heeft een selectie van communicatiebureaus plaatsvonden. Begin september 2022 is communicatiebureau De Jonge Honden gestart met het opstellen van het communicatie- en participatieplan. Er is met een aantal omwonenden contact opgenomen om input voor het opstellen van het plan op te halen. In de bijeenkomst in september 2022 voor omwonenden is de stand van zaken rondom de totstandkoming van het participatieplan toegelicht. In oktober 2022 is het definitieve plan aan de raad en omwonenden verstrekt.

Er is een oproep gedaan aan omwonenden voor deelname aan de focusgroepen. Doel van het instellen van focusgroepen was om in beperkte groepen de uitwerking van het Masterplan te bespreken. De focusgroepen zijn een aanvulling op het reguliere participatieproces waarbij alle omwonenden hun belangen naar voren konden brengen. De ontwikkelaar heeft met enkele aanmelders voor de focusgroepen contact gehad (2 personen op 1 adres of burelen) of ze bezwaar

hadden om 1 afvaardiging te sturen zodat er vanuit diverse straten een evenwichtige vertegenwoordiging zou zijn. Bij bezwaar hiertegen zijn deelnemers alsnog toegevoegd aan de focusgroep.

*c. Voortijdige stopzetten focusgroepen zonder toelichting*

Er is geen sprake geweest van voortijdig stopzetten van de focusgroepen. Er is duidelijk gecommuniceerd en vastgelegd in verslagen wat de vervolprocedure is.

*d. Onwelwillende houding*

Het is aan de ontwikkelaar om een masterplan op te stellen, welke door de gemeente wordt getoetst en door de raad wordt vastgesteld. Verder is het communicatie- en participatieproces aan de ontwikkelaar. De gemeente is bij de focusgroepen en dialoogavonden aanwezig geweest om toe te zien of er sprake is van een zorgvuldig proces. Voor de verslaglegging van het hele participatieproces wordt verwezen naar het participatieverslag. De initiatiefnemer maakt ook haar eigen afweging over aanpassingen van het plan. Dat is op verschillende aspecten ook zeker gedaan (denk aan bolwerk, behoud bomen en hoogte van het gebouw op het bolwerk waar veel weerstand was). De initiatiefnemer heeft zeker wel rekening gehouden met reacties, maar niet alle reacties hebben tot aanpassingen aan het plan geleid. Het kan zijn dat de uitkomst van het proces niet aan de verwachtingen voldeed maar dat laat onverlet dat er een zorgvuldig en uitvoerig participatieproces is gevoerd. Uiteindelijk is het de raad die alle belangen weegt en besluit.

*e. Rol van de voormalige wethouder Grijsen*

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.10 onder c en e is gesteld.

*f. Slot/conclusie*

Bij gebiedsontwikkelingen is meestal sprake van meerdere en soms tegenstrijdige belangen. De participatie heeft geleid tot diverse wijzigingen in de planvorming. Uiteraard blijft het een belangenafweging, waarbij niet alle van de omwonenden zijn ingewilligd. Wij zijn van oordeel dat voldoende participatie heeft plaatsgevonden en dat het proces niet onzorgvuldig is verlopen.

*g. Aanvulling zienswijze 50*

In mei 2023 heeft het college de raad gevraagd of de raad kan instemmen met afwijkingen van het masterplan voor verdere uitwerking tot een bestemmingsplan. De raad heeft in meerderheid besloten dat het masterplan leidend is voor verdere uitwerking tot een bestemmingsplan. De raad heeft in deze de kaderstellende rol: de raad bepaalt de hoofdlijnen van het beleid van de gemeente. Een wethouder is vervolgens gehouden te werken volgens wat de raad kaderstellend van hem verlangt. In het vervolproces is dit alternatief 3 dan ook niet meer aan de orde geweest.

Conclusie:

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

## **2.22 Zienswijze 56**

Samenvatting zienswijze:

*a. Hoogte*

De nieuwe te bouwen gebouwen zijn erg hoog. Wat zal leiden tot schaduw slag en wind vangers. Niet alleen voor de omliggend gebouwen maar ook voor de te bouwen woningen. Het te maken binnenplein zal een donder plein worden met weinig tot geen zon in de maanden met korte dagen. Hierdoor heb je snel mos groei en een onaangename plek om te verblijven. Dit wordt ook aangetoond door het uitgevoerde zon studie van Tauw.

*b. Dichtheid*

Er zijn circa 130 woningen gepland. Wat erg veel is op de ongeveer 0.011 km<sup>2</sup>. Volgens het CBS is de gemiddelde dichtheid van de gemeente Deventer 777 inwoners per km<sup>2</sup> oppervlakte. Als gekeken wordt naar de Raambuurt is de dichtheid 9605 inwoners per km<sup>2</sup> oppervlakte. Met de circa 130 woningen zullen er met nationaal gemiddeld per woning van 2,21 zo'n 286 mensen komen te wonen. Dit is een bevolkingsdichtheid van 26000 inwoner per km<sup>2</sup> oppervlakte. Dit is 2.7x zo hoog vergeleken

met de rest van de Raambuurt. Dit is hoger dan De Pijp in Amsterdam. Dit is een onverantwoordelijke hoge dichtheid.

*c. Impact fundering omliggende gebouwen*

Er is tijdens de gesprekken en 'participatie' altijd gepraat over een kleine parkeergarage. Nu is er een erg grote garage getekend. Voor deze werkzaamheden zal het waarschijnlijk nodig zijn om het gebied te bemalen en zo grondwaterstand aan te passen. Dit zal een zeer nadelig effect hebben op de fundering van de (vaak) oude huizen rond het terrein. Ook zal de extreme hoogbouw zware fundering vragen. Het plaatsen van de fundering is ook een risico op trillingen en bij behoorde verzakkingen en schade.

Beantwoording:

*a. Hoogte*

Ten aanzien van de bouwhoogte van de woontoren wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.1 is gesteld. Verder biedt het bestemmingsplan bouwmogelijkheden die corresponderen met de doorwerking van het Masterplan na vaststelling daarvan door de gemeenteraad in 2022. In volume is met name het bouwblok aan de zijde van het Bolwerk aangepast en in volume bijgesteld naar minder bouwlagen. Naar aanleiding van diverse zienswijzen en verdere detaillering van de plannen zijn in het plan op meerdere plekken de goot- en bouwhoogte aangepast. De maximale goothoogtes- en bouwhoogtes zijn passend in de stedelijke omgeving en er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Met het (aangepaste) windklimaatonderzoek is aangetoond dat het windklimaat op alle paden in en rondom het nieuwbouwplan vrij is van de classificatie 'oncomfortabel'. Hiermee kan gesteld worden dat de ontwikkeling geen windhinder veroorzaakt. Er is geen aanleiding het bestemmingsplan op dit onderdeel aan te passen. Met het (aangepaste) bezonningsonderzoek (bijlage 20 bij de toelichting) is aangetoond dat aan de lichte TNO-norm wordt voldaan.

*b. Dichtheid*

Het aantal woningen in het plan voor Senzora betekent inderdaad een hoge dichtheid. Dit strookt met de gemeentelijke ambitie voor het realiseren van woningen in de Centrumschil. Het is onjuist om deze dichtheid van het plangebied te extrapoleren naar een groter gebied en vervolgens te vergelijken met wijken elders. Op grond van artikel 7c van het BuChw moet in een bestemmingsplan ten behoeve van een evenwichtige toedeling van functies de bestemming van de in het plan begrepen grond worden aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven. Daarbij hebben we beleidsruimte en moeten we de betrokken belangen afwegen. Ook vanuit dit oogpunt heeft een vergelijking met andere gebieden in Deventer dan wel elders in Nederland geen toegevoegde waarde.

*c. Impact fundering omliggende gebouwen*

In het vastgestelde Masterplan was een schetsuitwerking opgenomen van een ondergrondse parkeergarage voor ruim 100 auto's. Mede op basis van de inbreng van omwonenden (zorgen schade funderingen (met name woningen aan de Raamdwardsstraat)) en financiële haalbaarheid is al vrij aan het begin van het proces van uitwerking van het Masterplan de keuze gemaakt voor een kleinere parkeergarage voor circa 55 auto's.

De bouwwerkzaamheden staan los van deze bestemmingsplanprocedure. Bij de uitvoering van de bouwwerkzaamheden dient de nodige zorgvuldigheid in acht worden genomen. Indien bij de uitvoering van bouwwerkzaamheden schade ontstaat, en de nodige zorgvuldigheid niet in acht is genomen, dan is de bouwende partij daarvoor op grond van onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW) aansprakelijk.

Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door:

- Op meerdere plekken de goot- en bouwhoogte aan te passen;
- Het bezonningsonderzoek (bijlage 20 bij de toelichting) aan te passen.

## 2.23 Zienswijze 57 en 60

### Samenvatting zienswijze:

#### *a. Bouwhoogte Raamstraat*

De woningen aan de Raamstraat mogen een bouwhoogte hebben van 11 meter. Het voornemen is om er nu een pand met een bouwhoogte van 9,5 meter neer te zetten. Er wordt niet begrepen waarom er dan een bouwhoogte van 11 meter wordt aangehouden. Het maakt voor het zonlicht uit of er een gebouw van 11 meter of 9 meter staat. Verzocht wordt de bouwhoogte op 10 meter te stellen.

#### *b. Bouwhoogte woontoren*

De bouwhoogte van de woontoren van 10 verdiepingen is een onbegrijpelijke keuze. Er wordt als reden aangegeven dat de gebouwen grenzend aan Pothoofd een vergelijkbare hoogte hebben. Ten eerste ligt Pothoofd niet binnen de grachtengordel. Ten tweede deze woontoren wordt nog hoger dan deze gebouwen aan Pothoofd. Een gebouw van deze hoogte neerzetten in een wijk met zoveel historisch erfgoed, doet geen recht aan dit erfgoed. Sterker nog, het doet het historische aanblik teniet.

### Beantwoording:

#### *a. Bouwhoogte Raamstraat*

Deze zienswijze en de verdere detaillering van de planvorming geeft aanleiding om de goot- en bouwhoogte van de woningen aan de Raamstraat op 9,5 meter te stellen.

#### *b. Bouwhoogte woontoren*

Wij realiseren ons terdege dat de situatie ter plaatse zal veranderen maar naar ons oordeel sluit het geprojecteerde gebouw qua hoogte (10 bouwlagen), massa en positionering aan bij het bebouwingsbeeld. In de paragrafen 3.2, 3.3 en 3.4 van de bestemmingsplantoelichting worden de stedenbouwkundige (uitgangs)punten beschreven, welke terug te voeren zijn naar het masterplan dat als bijlage 1 bij de toelichting is opgenomen. In het masterplan zijn de kaderstellende uitgangspunten voor de herontwikkeling van het voormalige Senzora-terrein vastgelegd. Voor het hoogteaccent in het bijzonder geeft het masterplan de volgende uitgangspunten weer. Belangrijk is dat de stedenbouwkundige structuur vanuit de logica van de plek opgebouwd wordt en de kenmerkende diversiteit zichtbaar zal zijn. Er is aansluiting gezocht met de structuurlijnen en ontwerpingsrediënten van de omgeving. Op visueel-strategische punten komen hoogteaccenten. De ontwikkeling is een unieke kans om de stedelijkheid van Deventer aan de singel en juist ook aan de IJssel zichtbaar te maken. Bijzondere hoogteaccenten zullen hierbij een rol spelen op stadsniveau en een dialoog aangaan met andere vergelijkbare accenten buiten de centrumschil, zoals appartementen aan de Pothoofd. Aan de Pothoofd staan meerdere appartementencomplexen en het hoogste appartementencomplex heeft een maximale bouwhoogte van 33 meter. Dit hoogste appartementencomplex aan de Pothoofd is in dezelfde orde van hoogte als de nieuwe woontoren. Met een centraal hoogteaccent positioneert de locatie zich nog nadrukkelijker als stepping-stone tussen binnenstad en Havenkwartier/ Roto Smeets. Zo doet het silhouet van Senzora mee in het spel van de verschillende hoogtes op de schaal van de Raambuurt/singel en de stad. Omdat een ambitieuze gebiedsontwikkeling zijn plek in de stad dient te markeren, wordt ook een hoogteaccent van tien verdiepingen centraal in het gebied aan het water voorgesteld. Het hoogteaccent van tien verdiepingen is geïnspireerd op de oude schoorsteen die op deze positie heeft gestaan. Deze referentie heeft cultuurhistorische meerwaarde. De nieuwe woontoren zal een dialoog aangaan op stadsniveau met vergelijkbare elementen zoals de silo en de nieuwe torens in het Havenkwartier en in de binnenstad. Industriële complexen waren vaak te herkennen aan een hoogteaccent (zoals een schoorsteen) en deze ruimtelijke logica moet overeind blijven in een herontwikkelingsopgave. Zo krijgt de ziel van deze industriële gebieden een nieuw leven in de stad. Wij stellen ons op het standpunt dat de voorgenomen ontwikkeling als passend valt te beschouwen in de omgeving en dat bij het bepalen van de stedenbouwkundige opzet rekening is gehouden met de bebouwing in de omgeving en cultuurhistorische aspecten. De bouwmassa, bouwhoogtes en rooilijnen zijn daarop afgestemd. De bouwhoogtes zijn overigens nog specifiek vastgelegd, zie hiervoor hoofdstuk 1 onder het kopje "Wijzigingen verbeelding".

### Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door de goot- en bouwhoogte van de woningen aan de Raamstraat aan te passen.

## **2.24 Zienswijze 61**

### Samenvatting zienswijze:

Er wordt onaanvaardbare hinder verwacht van de schaduw op de woning aan de Raamstraat door de nieuwbouw. Dit wordt bevestigd door het bezonningsonderzoek. Het is onnodig om zonlicht en woongenot te beperken, omdat de proportionele bouwhoogte kan worden aangepast.

### Beantwoording:

Er is een (aangepaste) bezonningsstudie uitgevoerd waaruit blijkt dat voor de woning van reclamant wordt voldaan aan de 'lichte' TNO-norm. Deze norm schrijft minimaal 2 uur zon per dag voor (meetpunt in het midden van de vensterbank, binnenkant raam), gedurende de periode 19 februari – 21 oktober. Het op deze wijze uitvoeren van een bezonningsonderzoek is gebruikelijk en toereikend voor de bepaling van de schaduwhinder op bestaande woningen in de omgeving. Wij beschouwen de gehanteerde dagen in het onderzoek als representatief en naar ons oordeel is er sprake van een aanvaardbare bezonnings situatie.

### Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door de bezonningsstudie aan te passen.

## **2.25 Zienswijze 75**

### Samenvatting zienswijze:

De voorgestelde bouwhoogte van de woontoren van 32 meter past niet bij het vastgestelde "handelingsperspectief herontwikkeling Senzora-complex". De bestaande bebouwing was maximaal 15 meter. Dan is een hoogte van 32 m veel te veel. De maximale bouwhoogte in de Raambuurt en Knutteldorp is maximaal 11 m. De woontoren past hier niet bij. Verzocht wordt hier niet akkoord mee te gaan en de maximale hoogte niet meer dan 15 m te laten bedragen.

### Beantwoording:

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder punt 2.1 en 2.3 onder a is gesteld.

### Conclusie:

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

## **2.26 Zienswijze 81 en 88**

### Samenvatting zienswijze:

Er wordt specifieke aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van de Raambuurt via Sluisstraat en Bergpoortstraat. Er wordt gesteld dat: "De inrichting en de breedte van de Sluisstraat is met een rijbaanbreedte van 5 meter en 30 km zone voldoende". Dat is de Sluisstraat niet.

#### *a. Situatie*

De Sluisstraat bevindt zich aan een 30 km en aan beide zijden van de straat kan men parkeren. De wegbreedte van de sluitstraat voldoet precies aan de CROW-norm van 480 cm, maar dit is een worst case-maat, ideaal zou een wegbreedte van 580 cm zijn.

#### *b. Voldoen aan de voorschriften van CROW*

De parkeerplaatsen aan de DAVO-zijde van de Sluisstraat zouden moeten worden verbreed naar 200 cm (CROW-norm).

#### *c. Functionaliteit Sluisstraat*

Het gaat erom dat de Sluisstraat functioneel veilig is voor eenieder die en gebruik van maakt (auto, vrachtwagen, fiets en voetgangers). Dit heeft te maken met de overzichtelijkheid voor verkeer, ruimte voor doorstroming en of de straat geschikt is voor de omgeving (bezoekers en bezoekers van DAVO).

#### *d. Praktijk*

- Niet alle mensen parkeren hun auto strak in het parkeervlak (beide zijden Sluisstraat) en dat maakt de Sluisstraat smaller dan de minimale breedte van 480 cm.



- Als mensen vanaf de DAVO-zijde de Sluisstraat in willen rijden wachten ze tot dat een eventuele tegenligger is gepasseerd, omdat anders de kans op materieel schade (bijv. buitenspiegels) te groot is.
- De Raambuurt heeft twee uitvalswegen (Sluisstraat en Bergpoortstraat). De Bergpoortstraat heeft het relatieve voordeel dat het 500 cm breed is en hier zijn niet aan weerszijde parkeerplaatsen gesitueerd zijn. De Sluisstraat is een ander verhaal.

#### *e. Reële scenario's*

Om de functionaliteit van de Sluisstraat te waarborgen, ook in de nabije toekomst, moet rekening worden gehouden met de volgende (reële) scenario's: autobezit blijft groeien, auto's worden steeds groter, bevolkingsgroei, vanwege de huizen crisis blijven mensen bij ouders wonen en neemt aantal motorvoertuigen per woning toe. Mensen die elektrisch rijden denk dat dit goed is voor het milieu en gaan gaar daarom mogelijk vaker rijden.

### Beantwoording:

#### *a. Situatie*

De Sluisstraat heeft een rijbaanbreedte van 5 meter. Aan de ene zijde liggen parkeervakken, aan de andere zijde zijn in het wegprofiel langspaarkeerplaatsen in het klinkerprofiel aangegeven. Een weg van 5 meter breed, destijds ontstaan doordat de voormalige fabriek hier met zwaar verkeer overheen moest rijden, biedt voldoende ruimte voor gelijktijdig passeren van beide richtingen, ook als een van de voertuigen een wat een wat groter of zwaarder voertuig is. In een woonzone achten wij het daarnaast acceptabel dat op de zeldzame momenten dat er van twee kanten tegelijkertijd verkeersaanbod is, men even op elkaar moet wachten zoals dat ook bijvoorbeeld tijdens de rondes van de afvalverzameling wel eens voor kan komen.

Het voorstel om uit te gaan van een breedte van 5 meter 80 is niet alleen onhaalbaar zonder inbreuk op bijvoorbeeld de parkeer- of langzaam verkeer voorzieningen, maar zou bovendien in een 30 km/uur omgeving voor een profiel zorgen dat niet meer in lijn is met het snelheidsregime.

#### *b. Voldoen aan de voorschriften van CROW*

Het CROW voorschrift voor parkeerruimte kent niet alleen een bandbreedte en is slechts een aanbeveling richting gemeenten, maar is bovendien slechts van toepassing op de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in een wegprofiel. In een bestaande situatie is 1 meter 80 ook ten opzichte van de gemiddelde autobreedte conform ASVV acceptabel. Daarnaast geldt ook hier het vraagstuk van welke functie dit ten koste moet gaan zoals groen of langzaam verkeer.

#### *c. Functionaliteit Sluisstraat*

Functionele veiligheid is primair een kwestie van het beperken van de snelheid van het autoverkeer. In de huidige situatie is er voldoende ruimte voor de fiets en is er aan de zijde van de woningen een voetpad en bij de aansluiting Emmastraat/ DAVO ligt ook aan de overzijde een losliggend voetpad. Op deze wijze ontstaat een veilige passage voor alle modaliteiten.

#### *d. Praktijk*

##### 1<sup>e</sup> bullet

Een normale, gemiddelde personenauto past gewoon in het bestaande parkeervak. Verkeer kan elkaar hier normaal passeren en vinden we het ook acceptabel dat in uitzonderingen, in een dergelijke woonwijk, men even op elkaar moet wachten. Daarnaast is onder punt b. benoemd dat het verbreden van een vak geen verplichting is en daarnaast niet per definitie tot beter parkeergedrag leidt.

##### 2<sup>e</sup> bullet

De situatie op de aansluiting Sluisstraat – Emmastraat is op geen enkele wijze te krap of überhaupt afwijkend ten opzichte van hetgeen voor een gemiddelde aansluiting van een 30 km/uur zone op een stroomweg geldt. De veiligheid op een kruispunt heeft altijd onze aandacht. Daarnaast dient men soms op elkaar te wachten omdat er voorrang dient te worden verleend. Ten aanzien van materiële schade zijn geen uitzonderlijke meldingen voor deze specifieke locatie bekend. Na uitvoering van de planvorming zal de verkeerssituatie in de Sluisstraat en de aansluiting op de Emmastraat in de praktijk worden beoordeeld. Mocht dit tot onverwachte nieuwe inzichten leiden, dan zal op dat moment de daarvoor noodzakelijke aanvullingen verder overwogen worden en als nodig uitgevoerd worden.

3<sup>e</sup> bullet

Hoewel we het eens zijn met dit punt, is de situatie Bergpoortstraat nog eens van minder invloed op de ontwikkeling omdat gebruik hiervan, ten opzichte van de dichterbij gelegen Sluisstraat, veel groter zal zijn. Bovendien kan vanuit de Bergpoortstraat alleen in westelijke richting in en oostelijke richting uit worden gereden, terwijl vanaf de Sluisstraat alle richtingen mogelijk zijn.

*e. Reële scenario's*

Parkeernormen van CROW, waarop de parkeernormen van Deventer zijn gebaseerd, houden rekening met de toekomst. De geschetste trends (al dan niet waar) zijn van toepassing voor iedere straat in Nederland. Tegelijkertijd kunnen trends benoemd worden die het autobezit en/of autogebruik juist weer negatief beïnvloeden zoals deelmobiliteit, hogere kosten, bezit en gebruik van elektrische fietsen.

Recente verkeerstellingen in de Sluisstraat en Raamstraat tonen aan dat het gebruik van die straten ten opzichte van de capaciteit verre van problematisch is. Zelfs indien genoemde factoren tot een onverwachte toename van autobezit- of autogebruik leiden, dan zal dit niet direct tot problemen op de wegen rond het plangebied leiden. Tenslotte wordt aan een mobiliteitsplan binnenstad en periferie gewerkt, waarin (binnen)stadsbreed een aanpak wordt uitgewerkt om de ontwikkeling van de mobiliteit optimaal te laten verlopen.

Conclusie:

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

## 2.27 Zienswijze 97

Samenvatting zienswijze:

In het rapport 'Notitie verkeerseffecten' staan uitgangspunten, beweringen en conclusies die niet of onvoldoende zijn onderbouwd.

*a. Tabel met vragen*

Nr.	Par.	Opmerking op tekstdeel	Reactie
			<p>Pag. 1: 'het verkeersmodel'.</p> <p>Vragen: Welk verkeersmodel is dit? Binnen welke kaders is dit model bruikbaar? Waarom is er voor dit model gekozen? Wat wil men met dit model aantonen? wat is het doel hiervan? Waarom is er niet voor een ander model gekozen? Welke input is hiervoor gebruikt?</p> <p>Is de reikwijdte van dit model zodanig groot dat de uitkomst ervan een realistisch beeld geeft van zowel het verkeer in de Raambuurt (huidig + 130 woningen) maar ook in de omgeving rond de Raambuurt. Denk aan de Wilhelminabrug, Handelskade, Meester De Boerlaan, etc. etc. Als input voor het verkeersmodel tevens overige nieuwbouwprojecten rond het centrum meenemen zoals Kop handelskade (209 woningen), Havenkwartier (Kop (73 won.), Object-One (20 won.), Ter Hoeven (84 won.)), Sluiskwartier (66 woningen), Rotosmeets (700 woningen) en Herontwikkeling Topicus (120 woningen).</p>

2	1.2	Uitgangspunten zijn niet onderbouwd	<p>Pag. 1: "Regionaal verkeersmodel Overijssel 1.1  <b>Vragen: Welk verkeersmodel is dit? Wie of welk bedrijf of welke overheidsorganisatie heeft dit model opgesteld? Uit welk jaar is dit model? Binnen welke kaders is dit model volgens de opstellers ervan bruikbaar? Waarom is er voor dit model gekozen? Wat wil men met dit model aantonen? Waarom is er niet voor een ander model gekozen? Een model heeft input nodig. Is alle input aangeleverd en ingevuld of is er input onbeantwoord gebleven? Is er informatie niet ingevuld als input terwijl deze informatie wel aanwezig was?</b></p> <p>Pag. 1: "Situatie 2025 en 2040"  <b>Vragen: Plan is in 2025 te starten met de bouw. Mogelijk dat het project in 2026 wordt afgerond. Voor een realistisch beeld van het verkeer binnen en rond de Raambuurt zónder bouwverkeer is 2024 een goed jaar. Waarom is 2025 dan gekozen voor een verkeersanalyse? Naast 2040 ook in 2030 en 2035 de verkeerssituatie modelleren.</b></p>
3	2	De genoemde "verkeersgeneratie van 900 motorvoertuigen per werkdag" is niet onderbouwd	<p><b>Deze onderbouwing toevoegen. De onderbouwing moet duidelijkheid geven over de manier en de wijze waarop het genoemde aantal van 900 motorvoertuigen tot stand is gekomen + aangeven van de kaders. Tevens vermelden maand/jaar waarop de berekening is uitgevoerd, achtergrond van de inputgegevens en de "houdbaarheid" van de resultaten. Zijn deze 900 motorvoertuigen een daggemiddelde voor maandag t/m vrijdag of een piekmoment op deze dagen? Hoe is de uitkomst te interpreteren?</b></p>
4	3	Diverse zinnen in paragraaf 3 (Intensiteiten) zijn niet onderbouwd	<p>De zin: "Als gevolg van de ontwikkeling zullen de intensiteiten op wegvakken rondom de Raambuurt met maximaal 200 motorvoertuigen per etmaal toenemen." is niet onderbouwd. <b>Deze bewering duidelijk onderbouwen.</b></p> <p>De zin: "Een beperkt deel van de huidige weggebruikers zal door de toename van de intensiteiten na verloop van tijd op een andere manier reizen (andere route, of ander vervoermiddel)." is niet onderbouwd. <b>Dit op basis van recent feitenmateriaal of officiële onderzoeken waaruit dit klip en klaar blijkt waarbij de opmerking dat de situatie rond de Raambuurt uniek is en dat vergelijkbaar feitenmateriaal binnen de kaders hieraan moet voldoen.</b></p>
5	4	De zin "De Sluisstraat wordt niet gebruikt door doorgaand verkeer omdat er geen mogelijkheid is de gracht te	<p><b>Via de Sluisstraat kan men inderdaad de gracht niet passeren maar wel de Emmastraat die altijd vol staat, ook vaak overdag, en het Emmaplein. Via de Raambuurt (Sluisstraat en Bergpoortstraat) kan men beide drukke weggedelen omzeilen om vervolgens via de Kazernestraat de gracht te passeren. Deze sluiproute wordt regelmatig gebruikt. Dit is een voorbeeld van hetgeen door Goudappel elders is beweerd: "Een beperkt deel van de huidige weggebruikers zal door de toename van de intensiteiten na verloop van tijd op een andere manier reizen (andere route, of ander vervoermiddel)." In dit geval dus via de Raambuurt waarbij de opmerking dat deze "shortcut" goed te overzien is en daarom vaak gebruikt wordt. Dit</b></p>

Nr.	Par.	Opmerking op tekstdeel	Reactie
		passeren." klopt niet	is de uitzondering op de regel omdat men over het algemeen geen andere route gaat nemen omdat alle mogelijke routes al vaststaan.
6	4	De zin "Tijdens spitsperiodes komt het voor dat de capaciteit van de Emmastraat en omliggende kruispunten en wegvakken onvoldoende is om het verkeer zonder vertraging af te wikkelen." niet juist	"Komt het voor" is niet juist geformuleerd. Tijdens de spitsperiodes staat de Emmastraat, Bokkingshang, de N34, vanaf de Rotonde tot en met de Snipperlingsdijk nagenoeg altijd vast. Het is zeer onwenselijk voor zowel de Raambuurt bewoners als de centrumbewoners om hier nog meer verkeer toe te laten. Omdat de Raambuurt slechts 2 toegangswegen heeft (Sluisstraat en Bergpoortstraat) is de bereikbaarheid van hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie) naar de Raambuurt nu al een probleem. Vanaf zijde Sluisstraat zal men vanaf de IJssel eerst langs de file richting Emmastraat c.q. parkeergarage Wilhelminabrug moeten "spookrijden" en dan hopen dat er geen auto's vanuit de Sluisstraat staan te wachten richting IJssel en/of Emmastraat. De Bergpoortstraat is slechts vanaf 1 zijde bereikbaar en dat is vanaf het Emmaplein welke elke ochtend- en avondspits vol staat. Als hulpdienst kom je daar niet langs. Aanrijtijden worden niet altijd meer gehaald met als gevolg grotere restschade dan nodig (brandoverslag naar meerdere woningen en/of groter letsel of dood in geval van een aanrijding of hartaanval). Zie bijgevoegde plaatjes van tomtom:
7	5	Gehele paragraaf	Op basis van zelflerend vermogen het verzoek aan de lezers (Gemeente deventer, projectontwikkelaar, Goudappel) om paragraaf 5 "Verrijking resultaten voor milieustudies" op gelijke wijze als voorgaande 4 paragrafen te destilleren en de vragen die deze tekst oproept in de tekst te verwerken/verduidelijken.

#### b. Duurzame mobiliteit

Door de gemeente en de projectontwikkelaar is gezegd dat nieuwbouw op het terrein van Senzora door een slimme aanpak van mobiliteit nagenoeg geen nadelige invloed heeft op de verkeersafhandeling binnen de Raambuurt. Hoe dit echter vorm gegeven gaat worden is niet bekend: In het Masterplan staat onder andere dat sterk wordt ingezet op het stimuleren van langzaam verkeer. Er komen goede faciliteiten voor het fietsparkeren en elektrisch vervoer. Ook wordt deelmobiliteit gestimuleerd.

In de conceptversie van het Ontwerp Visie op Hoger Bouwen in Deventer staat over duurzame mobiliteit: "Bij verdichting en hoger bouwen willen we de compacte stad gedachte verder versterken en daarbij nog meer inzetten op duurzame mobiliteit. Uitgangspunt in verdichtingslocaties is om bereikbaarheid te realiseren in combinatie met ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en gezondheid door meer ruimte te bieden aan voetgangers en fietsers. Duurzame mobiliteitsconcepten en lagere parkeernormen kunnen hieraan bijdragen. Dit is echter niet de wijze waarop de gemiddelde Deventenaar met mobiliteit omgaat. "Autodelen" is geen format welke veel mensen toepassen voor transport. Deventer kan zich "lagere parkeernormen" of "We gaan altijd uit van dubbelgebruik van parkeerplaatsen" niet veroorloven.

#### Beantwoording:

##### a. Tabel met vragen

Het maximum aantal woningen is gewijzigd naar 119. Verder is er 670 m<sup>2</sup> ruimte voor een overig programma (functies maatschappelijk en kantoor). Op basis van het aangepaste plan en met inachtneming van de gestelde vragen is de notitie 'Verkeerseffecten Senzora' aangepast. Een aantal vragen wordt hier nog op hoofdlijnen beantwoordt:

- Het Regionaal verkeermodel Overijssel (RVMO) is het provinciale verkeersmodel voor Overijssel met een detailniveau van een gemeentelijk model. In paragraaf 1.3 'Verkeersmodel' van de (aangepaste) notitie 'Verkeerseffecten Senzora' staat meer achtergrondinformatie over het verkeersmodel. Er is een (aangepast) onderzoek 'Verkeerseffecten Senzora' uitgevoerd door Goudappel op basis van het Verkeersmodel 2025. In dit verkeersonderzoek zijn de 'harde' woningbouwplannen en andere 'harde' bouwplannen, waarvoor er een definitief besluit is genomen, en gerealiseerde bouwprojecten meegenomen
- In paragraaf twee van de (aangepaste) notitie 'Verkeerseffecten Senzora' is aangegeven hoe de aanname van het verkeersmodel voor zowel de huidige situatie als voor de toename van project Senzora is getoetst. Mede omdat hieruit blijkt dat de aanname in het verkeersmodel op

basis van de toetsen hoger is dan noodzakelijk, wordt dit getal als een realistische aanname gezien.

- Voor zowel de uitgangssituatie als voor de toename is de informatie in het aangepaste rapport aangevuld. Het is ons niet duidelijk waarom de Raambuurt op welke wijze dan ook afwijkt van een gemiddelde woonbuurt een de rand van een binnenstad van een stad als Deventer. De beleidsregel parkeren van 2015 geeft aan Raambuurt geen enkele vorm van unieke status.
- We achten het niet onmogelijk dat tijdens een spitsuur of bij calamiteiten sommige weggebruikers door de Raambuurt zullen rijden. Dat geldt echter alleen voor dat deel van het verkeer dat in oostelijke richting rijdt; immers, men kan vanuit de Bergpoortstraat alleen naar het oosten de Kazernestraat oprijden. Echter, op die momenten kan men ook besluiten via Pothoofd en mr. H.F. De Boerlaan te rijden of nog andere opties te benutten, zeker als de rit langer is dan alleen door het centrum van Deventer. Per saldo staan we als gemeente daarmee achter de uitspraak dat dergelijk gebruik van de Raambuurt uiterst beperkt en incidenteel zal zijn.
- We zijn het met reclamant eens dat het verkeer in en langs het zuidelijk deel van het centrum van Deventer onder druk staat, juist om die reden heeft de raad opdracht gegeven tot een stadsbrede analyse hiervan. Het voorliggende plan Senzora leidt tot een relatief geringe (maximaal 3% zie rapport Goudappel) toename van het verkeer in het omliggende hoofdwegennet en er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

#### *b. Duurzame mobiliteit*

In het Masterplan van de ontwikkeling Senzora geeft de ontwikkelaar aan uit te willen gaan van het STOMP principe bij de invulling. Dit betekent in praktijk dat langzaam verkeer vooropgaat.

#### Stappen

Een plan met pleinen en doorsteken, zodat naar alle kanten wandelverbindingen optimaal zijn.

Wandelen is van belang voor de verbinding naar het stadscentrum en het IC-station Deventer.

Voor fiets wordt met name ingezet op kwalitatief hoogwaardige stallingen. In de STOMP systematiek is de privéauto in prioriteit lager dan het langzaam verkeer. Ten aanzien van parkeren wordt conform de parkeernormen, maar ook niet hoger dan dat gerealiseerd.

Specifiek voor de onderdelen deelmobiliteit en elektrisch laden is aanbevolen aan de ontwikkelaar hierop in te zetten. Met name voor elektrisch laden is de verkoopbaarheid van woningen moeilijk als daarbij geen passende laadvoorziening kan worden geleverd, naar de toekomst toe is dat in feite een randvoorwaarde.

Specifiek ten aanzien van deelmobiliteit sluiten we er ons niet aan bij dat deelmobiliteit in Deventer niet aanslaat. Niet alleen zijn er al tientallen deelauto's beschikbaar, ook is het zo dat we alternatieven in het kader van het mobiliteitsplan binnenstad en periferie nadrukkelijk willen gaan stimuleren.

Anderzijds sluiten we er ons bij aan, in de zin dat specifiek voor dit plan niet wordt ingezet op 'lagere parkeernormen' dan het raadskader of van 100% dubbelgebruik van parkeerruimte, een deel van het huidige plan is als eigen plaatsen voorzien.

#### Conclusie:

Er wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de zienswijze door de notitie 'Verkeerseffecten Senzora' aan te passen.