

Nota reacties omgevingsvergunning

Omgevingsvergunning voor het planologisch afwijken ten behoeve van het realiseren van een christelijke hogeschool Windesheim
Dossiernummer 224272

17 juli 2023

Inhoudsopgave

Reacties.....	3
Planlocatie.....	5
Reacties per onderwerp.....	8
1. Toename verkeersbewegingen.....	9
2. Parkeren (auto).....	15
3. Fietsparkeren	23
4. Participatie / betrokkenheid belanghebbenden.....	24
5. Afnemen woongenot	27
6. Afnemen van de woningwaarde.....	28
7. Verschraling ondernemersdeel.....	29
8. Onjuistheden / tekortkomingen in de vergunningsaanvraag / - onderbouwing.....	30
9. Windklimaat.....	30
10. Gefaseerde ontwikkeling / vergunningverlening.....	32
11. Levensstijl studenten	33
12. Stedelijk Woningbouwprogramma Almere 2021 – 2024	34
13. Inbreuk op de privacy	34
14. Beperking zonlicht.....	35
15. Gewijzigde vergunningsprocedure	35
16. Locatiekeuze	36
17. Geluidsoverlast	37
18. Bouwoverlast	38
19. Toegankelijkheid mindervaliden.....	38
20. Klimaatakkoord en elektrische voertuigen.....	39
21. Bouwvolume in ontwikkelingsplan	40
22. Wijzigingsgebied uit Bestemmingsplan “veegplan”	41
23. Afstand treinstation tot campus.....	41
24. Ontwikkeling van horeca	42

Inleiding

Voor u ligt de 'Nota reacties concept omgevingsvergunning', voor het planologisch afwijken ten behoeve van het realiseren van een christelijke hogeschool Windesheim te Almere.

De concept omgevingsvergunning is op 6 januari 2023 op de webpagina geplaatst.

Eenieder kon tot en met 29 januari 2023 reageren op het concept besluit door middel van een reactieformulier.

Reacties

Er zijn 23 reacties ingediend tussen 17 januari en 26 januari 2023, door omwonenden (geen namen) en een ondernemer, adres en nr.

Indiener reactie 1, Forum 17
Indiener reactie 2, Forum 17
Indiener reactie 3, Forum 13
Indiener reactie 4, Forum 83
Indiener reactie 5, p/a Forum 83
Indiener reactie 6, Forum 99
Indiener reactie 7, Forum 33
Indiener reactie 8, Forum 79
Indiener reactie 9, Forum 79
Indiener reactie 10, Forum 97
Indiener reactie 11, Forum 71
Indiener reactie 12, Forum 81
Indiener reactie 13, Forum 53
Indiener reactie 14, Forum 53
Indiener reactie 15, Forum 59
Indiener reactie 16, Forum 21
Indiener reactie 17, Forum 55
Indiener reactie 18, Forum 59
Indiener reactie 19, Esplanade 77
Indiener reactie 20, Forum 25
Indiener reactie 21, Forum 95
Indiener reactie 22, Esplanade 47
Indiener reactie 23, Forum 29
Indiener reactie 24, Forum 31
Indiener reactie 25, Forum 47
Indiener reactie 26, Forum 51

Op 30 januari 2023 zijn er nog eens 46 reacties ingediend, waarvan 2 bewoners op hetzelfde adres, maar 1 gezamenlijk reactie ingediend (vandaar hieronder 44 reacties)

Indiener reactie 27, Forum 97 is dezelfde indiener als indiener reactie 10
Indiener reactie 28, Esplanade 7
Indiener reactie 29, Esplanade 15

Indiener reactie 30, Esplanade 21
Indiener reactie 31, Esplanade 23
Indiener reactie 32, Esplanade 25
Indiener reactie 33, Esplanade 27
Indiener reactie 34, Esplanade 35
Indiener reactie 35, Esplanade 37
Indiener reactie 36, Esplanade 45
Indiener reactie 37, Esplanade 47
Indiener reactie 38, Esplanade 51
Indiener reactie 39, Esplanade 59
Indiener reactie 40, Esplanade 61
Indiener reactie 41, Esplanade 63
Indiener reactie 42, Esplanade 67
Indiener reactie 43, Esplanade 69
Indiener reactie 44, Esplanade 73
Indiener reactie 45, Esplanade 77
Indiener reactie 46, Esplanade 79
Indiener reactie 47, Esplanade 81
Indiener reactie 48, Esplanade 83
Indiener reactie 49, Esplanade 85
Indiener reactie 50, Esplanade 89
Indiener reactie 51, Esplanade 93
Indiener reactie 52, Ondernemer Belfort 16
Indiener reactie 53, Diagonaal 43
Indiener reactie 54, Diagonaal 49
Indiener reactie 55, Diagonaal 63
Indiener reactie 56, Diagonaal 71
Indiener reactie 57, Diagonaal 81
Indiener reactie 58, Diagonaal 83
Indiener reactie 59, Diagonaal 85
Indiener reactie 60, Diagonaal 101
Indiener reactie 61, Diagonaal 105
Indiener reactie 62, Diagonaal 107
Indiener reactie 63, Diagonaal 111
Indiener reactie 64, Diagonaal 123
Indiener reactie 65, Diagonaal 123
Indiener reactie 66, Diagonaal 135
Indiener reactie 67, Diagonaal 141
Indiener reactie 68, Diagonaal 143
Indiener reactie 69, Diagonaal 147
Indiener reactie 70, Diagonaal 171

is dezelfde indiener als indiener reactie 22

is **niet** dezelfde indiener als indiener reactie 19

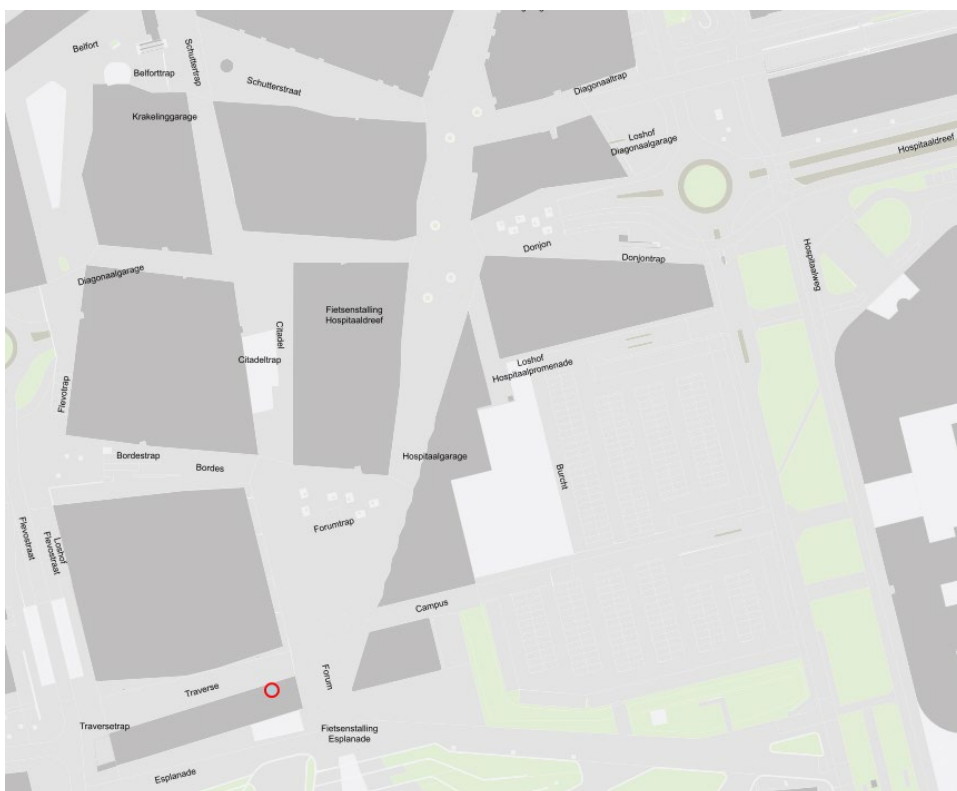
Planlocatie

Op de onderstaande afbeelding is de planlocatie aangegeven.



Afbeelding: ligging projectlocatie (rood omrand)

Op de onderstaande afbeelding is de positie (Esplanade woongebouw, rode cirkel) van de indiener van de reacties ten opzichte van de bouwlocatie weergegeven.



Reacties per onderwerp

De ingediende reacties hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

Reacties.....	3
Planlocatie.....	5
Reacties per onderwerp.....	8
1. Toename verkeersbewegingen.....	9
2. Parkeren (auto).....	15
3. Fietsparkeren.....	23
4. Participatie / betrokkenheid belanghebbenden.....	24
5. Afnemen woongenot.....	27
6. Afnemen van de woningwaarde.....	28
7. Verschraling ondernemersdeel.....	29
8. Onjuistheden / tekortkomingen in de vergunningsaanvraag / - onderbouwing.....	30
9. Windklimaat.....	30
10. Gefaseerde ontwikkeling / vergunningverlening.....	32
11. Levensstijl studenten.....	33
12. Stedelijk Woningbouwprogramma Almere 2021 – 2024.....	34
13. Inbreuk op de privacy.....	34
14. Beperking zonlicht.....	35
15. Gewijzigde vergunningsprocedure.....	35
16. Locatiekeuze.....	36
17. Geluidsoverlast.....	37
18. Bouwoverlast.....	38
19. Toegankelijkheid mindervaliden.....	38
20. Klimaatakkoord en elektrische voertuigen.....	39
21. Bouwvolume in ontwikkelingsplan.....	40
22. Wijzigingsgebied uit Bestemmingsplan “veegplan”.....	41
23. Afstand treinstation tot campus.....	41
24. Ontwikkeling van horeca.....	42

1. Toename verkeersbewegingen

Indieners reactie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Ik ben er zeker van dat: mijn leefomgeving enorm veel extra verkeers- en parkeeroverlast krijgt vanaf 2024."

Reactie gemeente:

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluherziening parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

Het project wordt ontsloten via de Hospitaalpromenade. De verkeersintensiteit zal door de ontwikkeling van het project toenemen, maar de Hospitaalpromenade heeft hiervoor voldoende capaciteit. De aangelegen rotonde bij de Hospitaaldreef wordt momenteel als druk ervaren. De gemeente heeft hier budget voor gereserveerd om maatregelen te treffen indien de capaciteit van de rotonde vergroot moet worden.

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"De onderbouwde berekeningen qua verkeergeneratie en parkeervraagberekeningen kloppen niet. (Zie discrepantie tussen de rapporten van Cauberg Huijgen qua verkeerlawaaai en stikstofdepositie.) Indien tabel 3.1 uit het rapport stikstofdepositie correct uitgerekend zou zijn, is de verkeerstoename geen 750 verkeersbewegingen/24 uur (zoals de gemeente AANNEEMT op basis van haar niet meer representatieve prognoses) maar komt deze uit op 2.400 verkeersbewegingen/24 uur."

Hierbij is de verkeersgeneratie van de gezamenlijke en commerciële voorzieningen nog niet verwerkt. Ofwel normatief (en dat geldt bij de Raad van State) is er geen sprake van een verdubbeling maar van een vier- tot vervijfvoudiging van het verkeer voor wat betreft kavel 5.2. "

Reactie gemeente:

Aangevraagd is het realiseren van een Hogeschool. De prognose verkeersbewegingen heeft betrekking op de gehele campus (dus inclusief studentenwoningen).

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluperziening parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

Voor de verkeersbewegingen is uitgegaan van de verwachte toename van verkeersintensiteit (toename verkeersbewegingen 1500 per etmaal) conform het ontwikkelplan Campus (november 2021).

Indiener reactie 52 stelt het volgende:

"Uit de uitwerking van de aanvraag van Windesheim kunnen wij afleiden dat de gemeente qua definitieve planning van parkeren haar hoofd in het zand gestoken heeft en met oogkleppen op droomt dat de extra groei qua verkeer slechts beperkt blijft tot ongeveer 750 verkeersbewegingen per 24 uur. Dat staat geheel buiten de realiteit van zowel het Almeerse parkeerbeleid als wel de berekeningen welke Windesheim Normatief door Cauberg Huygen heeft laten opstellen. In de basis tonen deze berekeningen aan dat de verkeersdrukten ten gevolge van de nieuwe functies op kavel 5.2 met 2.255 verkeersbewegingen toenemen. Dat slechts indien deze berekeningen consistent en correct zijn. Dat zijn deze berekening niet gezien dat er met te weinig studenten gerekend wordt, er niet correct gecorrigeerd wordt voor de campusbewoners, er geen rekening gehouden wordt met de meer automobiele cursisten en de 4.400 m2 BVO gedeelde en commerciële voorzieningen die gepland worden."

Reactie gemeente:

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluperziening parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat

dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

In de stikstofberekening gebruiksfase is voor de verkeersbewegingen uitgegaan van de verwachte toename van verkeersintensiteit van de gehele Campus (toename verkeersbewegingen 1500 per etmaal) conform het ontwikkelplan Campus (november 2021).

Indiener reactie 22 stelt het volgende

"De verkeerstelling geeft aan dat er 750 verkeersbewegingen zijn per etmaal. In de toekomst bij ingebruikname van de Campus met bewoners wordt dit verdubbeld. Dus 1500 motorvoertuigen per etmaal.

Op dit moment heeft het parkeerterrein 884 parkeerfunctie het terrein is bijna dagelijks 100% gevuld met auto's (bezoekers en personeel ziekenhuis).

Mijn gezonde verstand zegt, dat autobezitters niet de hele dag daar op een parkeerterrein blijven staan, redelijkerwijs kan ik stellen dat de parkeerplaats 4 keer per etmaal verwisseld wordt door verschillende autobezitters. Dat geeft mij snel een aantal van meer dan 3500 verwisselingen van auto's per etmaal. En dan heb ik het geen eens over de bevoorrading van winkels.

- *Wat waren de uitgangspunten van de verkeerstelling?*
- *Welke parameters zijn er gebruikt bij deze verkeerstelling?*
- *Is er goede prognose gemaakt van het huidige gebruik door auto, brom, fiets, voetgangers en mindervalide mensen?*
- *Is er ook onderzocht naar het gebruik van de voetgangersoversteek plaats ter hoogte van de rotonde inzake het aantal oversteek bewegingen (zo wel met en zonder verkeerlicht).*
- *Parapluherziening parkeren is herzien en vastgesteld. Op welke gronden is dit vastgesteld?*
- *Wat wordt bedoeld met parapluherziening? En waarom past het dan wel binnen de normen uit de Nota parkeernormen 2020. Wat is hierin gewijzigd? "*

Reactie gemeente:

De cijfers voor het huidig gebruik en de prognose van de Hospitaalpromenade komen uit het gemeentelijk verkeersmodel. Hierin worden verschillende parameters meegenomen zowel uit het landelijke model als uit het regionale model als specifieke Almeerse uitgangspunten. Het model bevat (onder meer) het beoogde netwerk en de voorziene ruimtelijke ontwikkeling. Het netwerk omvat (onder meer) de infrastructuur (wegen, kruispunten, fietspaden, buslijnen, frequenties, etc). De ruimtelijke ontwikkeling omvat de inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen. Ook parameters (zoals autobezit, beroepsbevolking, etc) worden in die ruimtelijke vulling meegenomen.

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen validen en minder validen in een verkeersmodel.

De aangelegen rotonde bij de Hospitaaldreef wordt momenteel als druk ervaren. De gemeente heeft hier budget voor gereserveerd om maatregelen te treffen indien de capaciteit van de rotonde vergroot moet worden. De verwijzing naar de A6 is de route voor het bestemmingsverkeer dat weer vertrekt, zodat de rotonde ontzien kan worden.

In de raadsvergadering van 17 december 2020 is het bestemmingsplan parapluherziening parkeren vastgesteld door de raad.

Met een herziening kan een bestemmingsplan op onderdelen worden aangepast. Als meerdere bestemmingsplannen tegelijk worden herzien, spreken we wel van een parapluherziening. Na een parapluherziening zijn de herziene bestemmingsplannen voorzien van dezelfde regeling. Met deze regels van het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren worden de regels met betrekking tot parkeernormen gelijkgetrokken.

Het bestemmingsplan parapluherziening parkeren zegt dat bouwen van een bouwwerk of verandering van gebruik, waardoor de parkeerbehoefte voor auto's en/of fietsen toeneemt, slechts verleend wordt, indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en voor fietsen. Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken als er niet aangetoond kan worden dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, mits bij de aanvraag wordt aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de Nota Parkeernormen 2020. Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid als wordt voldaan de Nota Parkeernormen 2020. Wanneer deze nota wordt gewijzigd of vervangen door nieuwe nota, dient aan de gewijzigde of nieuwe nota te worden voldaan.

Het bestemmingsplan paraplu herziening parkeren is vastgesteld door de Raad zodat voor heel Almere in alle bestemmingsplannen dezelfde parkeernormen worden gehanteerd. Dit is gedaan omdat niet in alle bestemmingsplannen parkeernormen waren opgenomen. De parkeernormen zijn tot stand gekomen op basis van onderzoek naar gebiedskenmerken en de landelijke richtlijnen van het CROW.

Indiener reactie 22 stelt het volgende

"Voetgangers, fietser en bromfietsen Hospitaalpromenade. Door de grote toename van voetgangers (studenten), fietsers (studenten) en bromfietzers (studenten) zullen er in de spijstijden verkeersinfarcten ontstaan. Door de vele oversteek bewegingen op de rotonde waarbij de voetganger, fietser en bromfietser voorrang hebben. Zal het autoverkeer vastlopen wat nu bijna al elke zaterdag het geval is. Er wordt geschreven dat de hospitaalpromenade gebruikt wordt alleen door bestemmingsverkeer. Deze aannname is in mijn beleving onjuist en er wordt vanaf het ziekenhuis al verwezen om de via de Meeresteinkade naar de A6 te gaan.

- *Is er onderzocht in tijde van spoedeisende incidenten (brandweer, politie en ambulance) hoe deze belangrijke diensten toch op een veilige manier gebruik kunnen maken van de hospitaalpromenade? Ook in de spijstijden? Hierbij verwijs ik naar de landelijke eisen van aanrijtijden van spoedeisende diensten.*
- *Wat is jullie definitie/onderbouwing van bestemmingsverkeer?*
- *Wat is jullie definitie/onderbouwing dat de Hospitaaldreef geen doorgaande weg is?*

- *Is er verkeerstechnisch gekeken naar de veiligheid van fietsers en voetgangers bij het gebruik van de Hospitaalpromenade?"*

Reactie gemeente:

De ambulance-ingang van de spoedpost zit aan de andere kant van het ziekenhuis aan het Hennepveld en blijft via de dreven goed te bereiken. Hulpdiensten kunnen ook gebruik maken van de busbanenstructuur. De calamiteitendoorsteek vanaf de busbaan ligt wel bij de rotonde. Echter bij nood (dus met sirene en zwaailichten) is er ruimte op de rotonde voor een ambulance om te passeren via de overrijdbare binnencirkel. Daarnaast kan een ambulance ook gebruik maken van het fietspad tussen Windesheim en het stadhuis. Uit navraag bij het ziekenhuis over de bereikbaarheid van de ambulances bleek dat er geen problemen bekend zijn ten aanzien van de bereikbaarheid en de aanrijdroutes.

Onder bestemmingsverkeer wordt verkeer verstaan dat een bestemming heeft op het aanliggende deel van de weg. In dit geval is het bestemmingsverkeer met de bestemming Hospitaalgarage. Doorgaand verkeer heeft geen bestemming aan een weg en is dus geen bestemmingsverkeer.

Het is niet duidelijk waar indiener reactie op doelt met de stelling dat de Hospitaaldreef geen doorgaande weg is. Dit is wel het geval.

De Hospitaalpromenade is conform richtlijnen en eisen aangelegd. De Hospitaalpromenade is een weg met een gemengde functie waarbij fiets en auto gebruik maken van dezelfde ruimte. De weg voldoet aan de eisen van gemengd gebruik.

Indiener reactie²² stelt het volgende:

"Als bewoner van de Esplanade maak ik me ernstige zorgen over de toename van scooters op het Esplanadeplein. Dagelijks verneem ik dat de scooters links en rechts heen en weer racen voor ons wooncomplex langs. Het Esplanadeplein is gesloten voor scooters maar de hedendaagse werkelijkheid is helaas anders. Door de komst van de Campus zal dit oneigenlijk scooter gedrag alleen maar toenemen en gevaarlijke situaties gaan geven. Tevens zal hierdoor mijn welzijn en het plezier afnemen als bewoner van de Esplanade.

- *In het ontwikkelingsplan lees ik hier niets over. Zijn deze effecten ook meegenomen in het verkeersonderzoek? En wat denkt de Gemeente Almere hieraan te doen? "*

Reactie gemeente:

Het Esplanadeplein is alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Bij overlast door scooters kan er aan de gemeente worden verzocht handhavend op te treden. Er zullen kwalitatieve fietsenstallingen worden gerealiseerd in het project om duurzame mobiliteit te stimuleren. In de fietsenstallingen zal ook ruimte worden gemaakt voor scooters.

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht. In het onderzoek van Goudappel zijn scooters meegenomen, hoewel het parapluherziening parkeren en de nota parkeernormen 2020 niet gelden voor scooters. Uit tellingen uit de praktijk blijkt dat er een fiets- en scooterparkeerbehoefte is tussen de 120 tot 163 plekken. In het plan zijn circa 200 fietsplekken en 50 scooterplekken opgenomen, waardoor ruimschoots in de behoefte wordt voorzien.

Indiener reactie 52 stelt het volgende:

"Een professionele gebiedsontwikkelaar onderzoekt vooraf de gevolgen van de verkeersgeneratie van de nieuwe functies en implementeert al voor dat er ontworpen wordt de vereiste mitigerende maatregelen zodat er niet adhoc tegenvallers gemeld en pas dan de mitigerende maatregelen gepland moeten worden. De planners van de campus in de Binnenstad schuiven de verkeersgeneratie van de nieuwe functies juist onder het tapijt en maken het onzichtbaar middels niet meer representatieve prognoses van een stad die nooit gebouwd gaat worden. De planners van de Campus kunnen het niet meer negeren want Windesheim moet correcte cijfers indienen in het kader van de stikstof depositie."

Reactie gemeente:

De gevolgen voor verkeersgeneratie zijn vooraf aan de ontwikkeling onderzocht en meegenomen in het Ontwikkelingsplan. In de op 7 juli 2023 nader uitgewerkte onderbouwing worden de gevolgen van de verkeersgeneratie in beeld gebracht. De bestaande verkeersstructuur kan de verwachte toename van het verkeer verwerken waardoor maatregelen op voorhand niet nodig zijn.

Indiener reactie 52 stelt het volgende:

"De gemeentelijke planners dromen op basis van niet meer representatieve prognoses dat het verkeer naar kavel 5.2 verdubbeld. Windesheim toont aan dat de verdubbeling nog eens verdubbelt en dan zijn de onderbouwende berekeningen niet volledig. Hoe explosief zal de bezettingsgraad qua parkeren toenemen in het gehele centrum. Niemand die het onderzocht heeft. Er is geen feitelijk kader anders dan een niet onderbouwde AANNAME van de planners van de gemeente. Planners die ook al fout zaten bij de vorige uitwerking van kavel 5.2. met een veel geringere gebruikintensiteit dan de huidige plannen. Zodra 90% parkeerbezettingsgraad ontstaat neemt het parkeerplaats zoekverkeer enorm toe en ontstaat er congestie en neemt de aantrekkingskracht van Almere ons Stadshart en Almere Centrum sterk af omdat het nu eenmaal geen Amsterdam is. Wij moeten het hebben van Automobiele bereikbaarheid. Dat is de keuze die gemaakt is door ons bestuur, de politiek en waar wij mee kunnen en moeten leven."

Reactie gemeente:

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluherziening parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

2. Parkeren (auto)

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Hieruit volgt dat cijfers omtrent de parkeerproblematiek gemanipuleerd zijn of het resultaat zijn van "struisvogelplanning". Autoverkeer gaat immers langer parkeren voordat ze weer vertrekken. Eenieder weet dat zodra de parkeerdruk 90% of hoger wordt, het parkeerplaats-zoekverkeer exponentieel stijgt. Ofwel de kans is groot dat er zonder het vereiste onderzoek nu een stadshart-infarct gepland wordt of dat er op een later moment in het plan ongeveer 15.000 m2 BVO parkeren ingevoegd zal moeten worden om het stadshart op gang te houden. Beiden geen prettige vooruitzichten.

Er is niets geleerd van de plannen die tussen 2017 en 2020 onderzocht zijn in samenwerking met URW en BPD (samen stadshart BV). Plannen die met 260 luxe woningen en Retail al onmogelijk werden qua uitwerking van het parkeren op basis van een verdubbeling van het verkeer.

In de berekeningen zitten storende fouten. Zoals de aanname dat alle studenten die op de campus wonen bij Windesheim studeren. Of dat alle studenten ook echt studenten zijn (en geen werknemers van UvA en VU) of dat studenten niet automobiel zijn omdat DUWO dat heeft bepaald.

Het is ondoordacht om aan te nemen dat parkeervergunningen geweigerd kunnen worden omdat men student is of men op een bepaalde postcode woont alsof het parkeerbeleid van Amsterdam is ingevoerd of artikel 1 van de grondwet niet geldt voor Almere."

Reactie gemeente:

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluherziening parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft Windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

De opmerking over de plannen van URW en BPD is niet relevant voor deze aanvraag omgevingsvergunning.

De opmerking over het weigeren van parkeervergunningen is niet relevant voor deze aanvraag omgevingsvergunning. De aanvraag heeft geen betrekking op het weigeren van parkeervergunningen.

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Wat wel duidelijk is, is dat het Ontwerp van Windesheim qua auto-parkeren, fiets-parkeren en logistiek (expeditie) geen enkele oplossing biedt anders dan in de buurt. Ofwel de ruim 1.200 vergeten parkeerplaatsen zullen zonder plan of uitwerking van de parkeervraag en het beschikbare vrije parkeeraanbod op de leefomgeving afgewenteld worden. Hierbij wordt vergeten dat er elders ook verdicht gepland wordt en dat terwijl Almere nog wel een automobilitiestad is. "

Reactie gemeente:

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluherziening parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft Windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

De parapluherziening bevat ook voorschriften omtrent parkeergelegenheid voor fietsen. Voor Windesheim wordt de gehele fietsparkeerbehoefte overeenkomstig de normen op eigen terrein opgelost.

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Windesheim zal gezien de parkeernormennota zorg moeten dragen voor de heel forse parkeervraag die zij veroorzaakt en dan niet voor 618 parkeerplaatsen zoals van Riezen & partners berekent, maar ongeveer 760 parkeerplaatsen, aangezien de aanvrager vergeet dat 6% van de Windesheim studentenpopulatie uit cursisten bestaat met een veel hogere parkeernorm (5 op 10) "

Reactie gemeente:

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluherziening parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 25 en 26 stellen het volgende:

"Door de bouw van Windesheim komen honderden parkeerplekken te vervallen. Daarnaast zegt men dat ze een parkeerbehoefte hebben van 618 parkeerplaatsen. Het plan voorziet echter in slechts 66 parkeerplaatsen. Conform het parkeerbeleid van de gemeente dient iedere eigenaar te voorzien in haar eigen parkeerbehoefte. In dit plan ontbreken dus 552 parkeerplekken.

Het plan zegt hierover: "De overige parkeerplaatsen zullen gevonden worden in de nog aan te leggen parkeervoorziening." Deze parkeervoorziening zit echter pas in bouwfase 2 van de bouwplannen van het terrein van de Hospitaalg garage. Voor deze parkeervoorziening is nog niet eens een bouwvergunning aangevraagd. De vraag is maar of deze ooit zal worden verstrekt. De wijziging van het bestemmingsplan kan naar onze mening pas plaatsvinden nadat deze parkeergarage is gebouwd."

Reactie gemeente:

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluherziening parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 25 en 26 stellen het volgende:

"De leden van de VVE Lakeside zijn verplicht een parkeerplek aan te houden in de Hospitaalg garage. Dit zijn vaste parkeerplekken. De betreffende parkeerplekken zijn enkel bereikbaar via de centrale ingang van de parkeergarage waar ook de andere gebruikers van de parkeergarage door heen moeten. Hiervoor hebben de eerste bewoners € 10.000 euro betaald, daarnaast betaalt de VVE Lakeside ieder kwartaal aan de gemeente (via Parkeerservice Almere) een vergoeding voor de parkeerplekken. De gemeente heeft toegegeven dat hiertegenover staat dat de betreffende parkeerplekken tijdig bereikbaar dienen te zijn.

Door de bouw van Windesheim komen honderden parkeerplekken te vervallen, waardoor de druk op de parkeergarage enorm zal toenemen. Dit zal leiden tot wachtende automobilisten voor de ingang van de parkeergarage. Aangezien de bewoners via dezelfde ingang hun vaste parkeerplek moeten bereiken zullen zij ook in de rij moeten wachten. Hierdoor zullen de parkeerplekken niet meer tijdig bereikbaar zijn. Hiermee worden de eerdere rechten van de leden van de VVE Lakeside dus geschonden.

De wijziging van het bestemmingsplan kan dus niet eerder plaats vinden dan dat de rechten van de leden van de VVE Lakeside zijn gewaarborgd. Dit is op dit moment dus niet het geval.

Hetzelfde probleem doet zich voor bij de plannen voor de uitbreiding van de parkeergarage. Om deze uitbreiding te bewerkstelligen zullen de vaste parkeerplekken van de bewoners van Lakeside (tijdelijk) verplaats dienen te worden. Aangezien dit niet gaat om noodzakelijk groot onderhoud heeft de gemeente hier verdere instemming nodig van de VVE. Hierover zijn nog niet eens gesprekken gaande. Sterker nog, de gemeente heeft aangegeven nog helemaal geen idee te hebben, hoe ze dit probleem moeten oplossen. Laat staan dat dit een acceptabele oplossing zal zijn voor onze hoofdzakelijk oudere bewoners, waaronder een aantal zeer slecht ter been.

Mede van belang is dat de gemeente de verschillende projecten gefaseerd wil gaan bouwen. Volgen de bij ons bekende planning zal de bouw plaats vinden over een periode van 7 jaar. Dit zou dus

kunnen betekenen dat gedurende deze jaren de gemeente de rechten met betrekking tot parkeren niet zou nakomen.

De bovenstaande rechten zijn gewaarborgd in de notariële splitsingsakte onder meer in artikel 11A en 8A. Hierin wordt gesproken over het eeuwigdurende recht op het exclusief gebruik van 44 privé parkeerplaatsen. De gemeente heeft reeds gebruik gemaakt van haar bevoegdheid om de betreffende 44 parkeerplaatsen aan te wijzen. Nergens hebben wij in de akte een bevoegdheid van de gemeente terug gevonden om tijdelijk of definitief eenzijdig andere parkeerplaatsen toe te wijzen. Laat staan dat de gemeente de bevoegdheid heeft om dit voor een langdurige periode te doen.

Geconcludeerd mag worden dat zonder instemming van de individuele leden van de VVE over het (tijdelijk) verplaatsen van de betreffende parkeerplaatsen het onmogelijk is om de geplande uitbreiding van de parkeergarage door te voeren. Nu deze toestemming er (nog) niet is, is de bouw van de benodigde parkeerplekken voor Windesheim hoogst onzeker.

Naar mijn mening kan er pas een bestemmingsplanwijziging worden doorgevoerd nadat:

- 1. Overeenstemming met de VVE (en haar individuele leden) is bereikt over vervangende parkeerplekken en tijdige toegang tot de parkeergarage.*
- 2. De minimaal 618 parkeerplaatsen zijn gerealiseerd in de uitbreiding van de parkeergarage."*

Reactie gemeente:

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluherziening parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

De stelling "Overeenstemming met de VVE (en haar individuele leden) is bereikt over vervangende parkeerplekken en tijdige toegang tot de parkeergarage" is niet relevant voor deze aanvraag omgevingsvergunning. De overeenstemming met de VVE over de parkeervoorziening is een privaatrechtelijke overeenstemming met de gemeente. Een aanvraag omgevingsvergunning is een publiekrechtelijke toetsing.

Indiener reactie 16 stelt het volgende:

"Ik ben er zeker van dat: De parkeervoorziening die hoort bij mijn appartementrecht ernstig in gevaar komt."

Reactie gemeente:

Deze stelling is niet relevant voor deze aanvraag omgevingsvergunning. De overeenstemming met de VVE over de parkeervoorziening is een privaatrechtelijke overeenstemming met de gemeente. Een aanvraag omgevingsvergunning is een publiekrechtelijke toetsing.

Indiener reactie 17 stelt het volgende

"er niet voldaan wordt aan de regels conform artikel 11 A uit de splitsingsakte."

Reactie gemeente:

Deze stelling is niet relevant voor deze aanvraag omgevingsvergunning. De overeenstemming met de VVE over de parkeervoorziening is een privaatrechtelijke overeenstemming met de gemeente. Een aanvraag omgevingsvergunning is een publiekrechtelijke toetsing.

Indiener reactie 22 stelt het volgende:

"In het ontwikkelingsplan wordt geschreven dat de scooters van de studenten inpandig worden gestald. Juridisch ben ik niet op de hoogte of wel of niet wettelijk mag. Wat ik wel weet dat er bij niet woonfuncties andere regels gelden voor het stallen van scooters. Wat ik zelf onlangs heb meegemaakt is dat scooters niet inpandig tijdelijk mochten worden gestald.

Gevolg dat deze scooters is de openbare ruimte op het maaiveld gestald moesten worden vanwege benzinedampen, brandgevaar, geluidshinder en lekken van vloeistoffen.

- *Is hier vanuit de het bouwbesluit/omgevingsvergunning ook rekening mee gehouden?*
- *Hoe zit het met studenten die een motor hebben? Is daar ook rekening mee gehouden?"*

Reactie gemeente:

Deze omgevingsvergunning betreft het planologisch afwijken, niet het bouwen.

In de nog in te dienen aanvraag met de activiteit bouwen, wordt getoetst aan het Bouwbesluit.

Er zijn geen normen gesteld voor fietsparkeren in de parkeernomen 2020 voor hogescholen.

Normen en regels voor scooterparkeren zijn niet in het bestemmingsplan parapluerziening parkeren opgenomen en niet in het Bouwbesluit 2012.

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht. Hierin zijn de scooters ook meegenomen. Hierbij is rekening gehouden met de kwaliteitseisen vanuit de gemeente.

Indiener reactie 22 stelt het volgende

"Het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe te ontwikkelen Campus locatie is gelijk aan de huidige aantal parkeerplaatsen. Hospitaalgarage plus buitenterrein totaal 884 parkeerplaatsen. Daar zitten ook de 50 toegewezen parkeerplaatsen van de bewoners bij in. De parkeernormen die worden gebruikt zijn voor studenten 0,2, bezoekers 0,1 en verwachte normcorrectie bezoekers 0,1. De mindervalide parkeerplaatsen worden echter niet benoemd.

Er zijn 1250 woningen voor de studenten met een parkeernorm 0,2 = 250 parkeerplaatsen

Er wordt een bezoekers studenten norm gehanteerd van 0,1 = 125 parkeerplaatsen

Er zijn 65 parkeerplaatsen beschikbaar gesteld voor het onderwijs = 65 parkeerplaatsen

Nu wordt er een normcorrectie toegepast op het de parkeernorm van de studenten. Deze zijn gemakshalve terug gebracht naar 0,0.

- *Waar is deze normcorrectie op gebaseerd? Volgens mijn gevoel wordt er gegoocheld met parkeernormen om het plan passend te maken.*

884 parkeerplaatsen min 50 bewoners, min 250 studenten, min 125 bezoekers, min 65 onderwijs maakt voor mij 394 vrije parkeerplaatsen ten behoeve van ziekenhuispatiënten, ziekenhuisbezoekers, ziekenhuispersoneel en overige winkelbezoekers. Zelf vind ik dit onwijs te weinig om de regio goed te kunnen bedienen. Graag uitleg en onderbouwd hoe de juiste huidige parkeernormen worden gebruikt en tot stand zijn gekomen conform het vigerend bestemmingsplan.

Ik verneem graag uw antwoord op mijn boven gestelde vragen."

Reactie gemeente:

De parkeeronderbouw voor de studentenwoningen wordt niet getoetst binnen de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning voor het realiseren van een hogeschool, de vragen hierover zijn dus niet relevant voor deze vergunningsaanvraag.

Het Ontwikkelingsplan Campus in de stad beschrijft de normcorrectie voor de studentenwoningen. Hierin is opgenomen:

"De Nota Parkeernormen hanteert een norm van 0,3 parkeerplaatsen per studentenwoning (uitgaande van kamerverhuur < 40 m²), verdeeld in 0,2 parkeerplaatsen voor de bewoners en 0,1 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dit toepassen zou resulteren in het toevoegen van een grote hoeveelheid parkeerplaatsen in het gebied. Dit is onwenselijk en onnodig gezien de bestaande overmaat aan parkeerplaatsen in het stadscentrum (meer plaatsen toevoegen zou leiden tot leegstand). Bovendien zou dit afbreuk doen aan de ambitie om alternatieve mobiliteitsvormen op de campus te stimuleren. Daarom is het uitgangspunt voor de campus af te wijken via een normcorrectie. De Nota Parkeernormen staat dit gemotiveerd toe.

De verwachting is dat dit voor de studentenwoningen mogelijk is, en de norm voor bewoners op 0 of bijna 0 te stellen.

Daarbij wegen de volgende aspecten mee:

- *De doelgroepen van de woningen zijn Almeerse studenten en internationale studenten. Autobezit onder deze doelgroepen is zeer laag.*
- *Doelgroepen maken in belangrijke mate gebruik van fiets en openbaar vervoer.*
- *De campus is uitstekend ontsloten via OV door de nabijheid van frequent gebruikte bushaltes en het treinstation.*
- *Mogelijk kunnen nieuwe mobiliteitsdiensten en -producten de vraag naar parkeren verder omlaag brengen.*
- *Ontmoediging van autobezit door de bewoners van de studentenwoningen geen mogelijk te bieden om een parkeerabonnement aan te vragen."*

Indiener reactie 52 stelt het volgende:

"De cijfers omtrent de parkeerproblematiek houden geen rekening met het gedurende de bouwperiode verdwijnen van 884 parkeerplaatsen in/onder het stadshart. Gevolg forse toename van de bezettingsgraad in de omgeving resp. een toename van parkeerplaats zoekend verkeer. Parkeerruimte en flexibiliteit is nu juist het USP (unique selling point) van Almere(stad). Wij zijn de komende tijd een automobilitiestad en wij zijn geen Amsterdam waar de parkeernormen richt 0,2 per woning gaan."

Reactie gemeente:

Tijdens de bouwperiode kan de parkeervraag naar verwachting worden opgevangen in de omliggende garages. Het zal daar weliswaar drukker worden, maar er is voldoende overcapaciteit.

Indiener reactie 52 stelt het volgende:

"Op kavel 5.2. de Hospitaal garage, zal de parkeerdruk als gevolg van Windesheim, de Campus, de geplande voorzieningen (samen volgens de gemeentelijke normen ongeveer 1,200 parkeerplaatsen) en de bewoners zo groot worden dat er voor Horeca/Retail/Ziekenhuis bezoek in onze ogen geen of heel weinig plaats zal overblijven. Wij wijzen in het bijzonder op de zogenoemde cursisten van Windesheim die gezien gelijktijdigheid op een uitermate vervellende momenten (bewoners, bioscoop/fitness/horeca) aanwezig zijn en een uitermate forse parkeervraag genereren. Bijna 79% van onze gasten komt per auto, door het vervallen van parkeerplaatsen, resp. het extreem verhogen van de parkeerdruk, verwachten wij een omzetsdaling van meer dan 30%."

Reactie gemeente:

Volgens het ontwikkelplan zal de parkeerbehoefte voor de Campus worden bepaald aan de hand van de Nota Parkeernormen 2020. Uitgangspunt is dat de ontwikkelaar van de studentenwoningen dient te voorzien in de eigen bijbehorende parkeerbehoefte, net als Windesheim voor de onderwijshuisvesting. Daarnaast geldt dat de gemeente voorziet in de publieke parkeerbehoefte. Hiertoe zal zij de bestaande capaciteit van de Hospitaalgarage behouden in de nieuwe situatie.

Windesheim heeft de parkeerbehoefte voor de hogeschool laten berekenen.

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluperzorging parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

De parkeerbehoefte van de studentenwoningen wordt getoetst zodra de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen (of het wijzigen van het gebruik) van vastgoed wordt getoetst aan het bestemmingsplan.

Indiener reactie 52 stelt het volgende:

"Wat wel duidelijk is dat de ontwikkelaar Windesheim haar parkeervraag zonder verder onderzoek over de schutting gooit naar de gemeenschap. Wat ook duidelijk is, is dat DUWO het Almeerse parkeerbeleid schijnbaar bepaalt. Wat ook duidelijk is, is dat de gemeente alle projectrisico's neemt en doorschuift naar de gemeenschap omdat er in de huidige plannen een normatief te onderbouwen parkeervraag van ongeveer 1.200 parkeerplaatsen niet opgelost wordt binnen de kaders van dit project."

Reactie gemeente:

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

In de parapluperzorging parkeren (vastgesteld 17 december 2020) wordt voor het parkeernormenbeleid verwezen naar de beleidsregel Nota Parkeernormen 2020.

De Nota parkeernormen 2020 biedt mogelijkheid voor onderbouwde normcorrectie waarvan gebruik wordt gemaakt. De parkeertellingen van Windesheim bieden het meest actuele inzicht in de huidige behoefte aantal parkeerplaatsen. De toekomstige behoefte voor de hogeschool is 141 tot 149 parkeerplaatsen. Windesheim realiseert 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er zijn 3 oplossingsrichtingen aangedragen. Aanvullend heeft windesheim het voornemen om actiever mobiliteitsbeleid te voeren, waardoor de parkeerbehoefte van medewerkers verder kan dalen. Naast de hogeschool wordt een parkeergarage gerealiseerd, wat ervoor zorgt dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Gemeente en Windesheim stemmen de functionele uitgangspunten hiervan verder met elkaar af.

3. Fietsparkeren

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Windesheim moet als aanvrager (zie raadsbesluit en bijlagen) een adequate oplossing bieden voor het fiets-parkeren. Dit plan voorziet daar duidelijk niet in."

Reactie gemeente:

Er zijn geen normen gesteld voor fietsparkeren in de parkeernomen 2020 voor hogescholen. Conform ontwikkelplan heeft Windesheim het fietsparkeren laten onderzoeken. Er zullen 200 fietsparkeerplekken op eigen terrein gerealiseerd worden.

Voor Windesheim wordt de gehele fietsparkeerbehoefte overeenkomstig de normen op eigen terrein opgelost. Bij indiening van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt dit uitgewerkt met in achtname van de kwaliteitseisen, gesteld in het ontwikkelplan.

Indieners reactie 52 stelt het volgende:

"Wat wel heel duidelijk is dat Windesheim het fiets-parkeren niet oplost op een kwalitatief en kwantitatief onderbouwde wijze. Ofwel wij vrezen een uitermate slechte invulling van de openbare ruimte."

Reactie gemeente:

Er zijn geen normen gesteld voor fietsparkeren in de parkeernomen 2020 voor hogescholen. Conform ontwikkelplan heeft Windesheim het fietsparkeren laten onderzoeken. Er zullen 200 fietsparkeerplekken op eigen terrein gerealiseerd worden.

Voor Windesheim wordt de gehele fietsparkeerbehoefte overeenkomstig de normen op eigen terrein opgelost. Bij indiening van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt dit uitgewerkt met in achtname van de kwaliteitseisen, gesteld in het ontwikkelplan.

4. Participatie / betrokkenheid belanghebbenden

Indieners reactie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Ik ben er zeker van dat: Het participatietraject volkomen genegeerd is."

Reactie gemeente:

In het Ontwikkelingsplan is beschreven hoe er bij project campus wordt omgegaan met participatie.

Hier is beschreven dat er wordt geïnformeerd over zaken die vastliggen (in het Ontwikkelingsplan), en dat er wordt geconsulteerd over zaken die nog open liggen.

In januari en juli 2022 heeft de gemeente Almere informatiebijeenkomsten georganiseerd over de campusontwikkeling.

Windesheim heeft invulling gegeven aan het participatietraject door verschillende (online) informatiebijeenkomsten en inloopavonden. Windesheim is hierbij aanwezig geweest en heeft geïnformeerd over de plannen en over de vergunningsaanvraag.

Indieners reactie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"

1. Onvoldoende tot geen participatie

Het besluit is tot stand gekomen zonder het juiste participatietraject te volgen. De gemeente heeft slechts met materiële belanghebbenden geparticipeerd op basis van niet onderzochte en onderbouwde uitgangspunten. De gemeente schiet hier ernstig te kort en faalt hier consequent."

Reactie gemeente:

In het Ontwikkelingsplan is beschreven hoe er bij project campus wordt omgegaan met participatie.

Hier is beschreven dat er wordt geïnformeerd over zaken die vastliggen (in het Ontwikkelingsplan), en dat er wordt geconsulteerd over zaken die nog openliggen.

Windesheim heeft invulling gegeven aan het participatietraject door verschillende (online) informatiebijeenkomsten en inloopavonden. Windesheim is hierbij aanwezig geweest en heeft geïnformeerd over de plannen en over de vergunningsaanvraag.

Indieners reactie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25 en 26 stellen het volgende:

"Misleidende taal

In de informatiebijeenkomsten is misleidende taal gebruikt. Het gebruik van het woord Campus impliceert naar mijn mening dat de studenten die daar wonen studeren aan de nabijgelegen onderwijsinstelling. Dit blijkt totaal niet het geval te zijn. In het plan staat weliswaar dat maximaal 50% van de huisvesting is bestemd voor studenten die buiten Almere wonen en ook studeren in een andere stad dan Almere (zoals Amsterdam of Utrecht). Over de resterende 50% wordt echter niet gesproken. Het blijkt dat die betreffende woningen ook bestemd kunnen zijn voor studenten uit Almere die studeren in een andere stad. Slechts een enkeling zal gaan studeren aan de nabijgelegen Hogeschool Windesheim. Dit blijkt onder meer uit gesprekken met Windesheim en de gemeente. Ook heeft Windesheim geen enkele garantie gegeven over de af te nemen hoeveelheid huisvesting. Dit terwijl de Hogeschool Aeres slechts een garantie aanbiedt voor de afname van 10 studentenwoningen. Zowel Windesheim als AERES Hogeschool geven aan regionale hogescholen te zijn, waarvan dus hun studenten uit de regio komen. Deze studenten zullen naar verwachting niet

gaan wonen op de campus. Bij mijn weten is het nergens voorgekomen dat er een Campus gecreëerd wordt waarvan de bewoners niet studeren aan de nabijgelegen onderwijsinstelling.

Geen overleg inzake de te verwachten overlast

In diverse overleg rondes heeft de gemeente aangegeven dat overlast van studenten zal worden aangepakt en voorkomen worden door een gezamenlijke aanpak van de gemeente, stichting DUWO (studentenhuisvesting) en Windesheim. Dit impliceert het bestaan van een overlegorgaan. Bij nadere navraag blijkt echter dat er helemaal geen plannen als zodanig zijn. Stichting DUWO wilde in eerste instantie niets eens praten over dit onderwerp. Na flink aandringen kwamen zij met de mededeling dat zij alleen verantwoordelijk zijn voor overlast binnen hun gebouwen. Studenten van Windesheim zullen niet op de campus wonen. Windesheim is dus niet bij machte om sancties te treffen tegen studenten die overlast veroorzaken. Blijft de gemeente dus over. Reeds nu is het zo, dat bij overlast de politie prioriteiten moet stellen en dus geen tijd heeft om op meldingen van overlast te reageren.

Op de informatiebijeenkomsten is dus zodanige verkeerde informatie gegeven, dat deze avonden over zouden moeten. Er is derhalve niet voldoende voldaan aan de participatie verplichting."

Reactie gemeente:

Wij betreuren het dat er bij indiener onduidelijkheid is ontstaan over de invulling van de campus en de aanpak van eventuele toekomstige overlast. Wij willen vooropstellen dat op dit moment uitsluitend de aangevraagde vergunning voor de Hogeschool voorligt, niet de realisatie van de studentenwoningen. Voor de studentenwoningen zal op een later moment een aanvraag worden ingediend, met bijbehorende inspraakmogelijkheden, waarbij deze onderwerpen aan de orde kunnen worden gesteld.

Op dit moment hebben wij geen concrete aanleiding om te vrezen voor (onaanvaardbare) overlast als gevolg van de aanwezigheid van de Hogeschool. Mocht deze overlast zich in de toekomst onverhoopt toch voordoen, dan hebben wij als gemeente een zelfstandige handhavingstaak en zullen wij op dat moment kijken hoe wij hieraan het beste uitvoering kunnen geven. Hierbij zal altijd aansluiting worden gezocht bij de andere betrokken partijen, ieder voor wat betreft hun eigen rol, verantwoordelijkheid en mogelijkheden hierin.

Indiener reactie 19 stelt het volgende:

"Hoe zijn de omliggende ondernemers benaderd?"

Reactie gemeente:

De ondernemers zijn op dezelfde wijze benaderd als de omwonenden. Dus via uitnodigingen voor de informatiebijeenkomsten, (online) communicatie, etc.

Indiener reactie 22 stelt het volgende:

"En de vraag die ik op 14 december 2022 heb gesteld en waar ik geen adequaat antwoord op heb gekregen.

- *Vraag 14 december 2022: Waarom wil men afwijken van het bestemmingsplan?"*

Reactie gemeente:

De aanvrager verzoekt af te wijken van het bestemmingsplan om een groter bouwvolume te kunnen bouwen dan toegestaan conform bestemmingsplan.

Er wordt afgeweken van het maximaal toegestane oppervlak voor de hogere bouwhoogte tot 35 meter. Boven een bouwhoogte van 20 meter is dat 2.300 m². Er wordt nu een footprint van 2.950 m² boven een bouwhoogte van 20 meter gerealiseerd tot een bouwhoogte van circa 40 meter. Hierdoor vindt een overschrijding plaats van 650 m².

Indiener reactie 52 stelt het volgende:

"Het besluit is tot stand gekomen zonder het juiste participatietraject te volgen. Er is nimmer met de individuele ondernemers gesproken. Er wordt slechts in de kantlijn door onze belangenbehartigers, vooral gecommuniceerd over de positieve kanten van Windesheim met een campus met maar liefst 1.250 bewoners/ potentiële klanten. De negatieve kanten worden nimmer belicht."

Reactie gemeente:

In het Ontwikkelingsplan is beschreven hoe er bij project campus wordt omgegaan met participatie.

Hier is beschreven dat er wordt geïnformeerd over zaken die vastliggen (in het Ontwikkelingsplan), en dat er wordt geconsulteerd over zaken die nog open liggen.

Windesheim heeft invulling gegeven aan het participatietraject door verschillende (online) informatiebijeenkomsten en inloopavonden. Windesheim is hierbij aanwezig geweest en heeft geïnformeerd over de plannen en over de vergunningsaanvraag.

Anders dan indiener stelt geldt er geen verplichting om met alle individuele ondernemers in gesprek te gaan.

5. Afnemen woongenot

Indieners reactie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Ik ben er zeker van dat: Mijn relatief rustige woongenoot sterk zal afnemen. Denk aan gemiddeld 2 verhuizingen per dag zonder adequate voorzieningen in de openbare ruimte."

Reactie gemeente:

Deze opmerking is niet relevant voor de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning. De aanvraag resulteert niet in verhuizingen.

Indiener reactie 11 stelt het volgende:

"Mijn leefomgeving enorm veel extra geluidshinder krijgt door de komst van 1250 studentenwoning met de Esplanade direct voor hun deur. Logisch gevolg is veel geluidsoverlast door grote aantallen studenten op het plein tot diep in de nacht.

Studenten willen genieten van het leven, wat ik ze van harte gun. Vlak voor de deur ligt een prachtig plein met strand, de Esplanade. Heerlijk om in de avond en nacht te "chillen" met muziek en een biertje. Die gezelligheid kan tot diep in de nacht doorgaan, met wellicht honderden studenten op de Esplanade. Aangezien het geluid van de Esplanade hard boven aankomt in gebouw LakeSide, verwacht ik veel extra geluidshinder en slaapproblemen zodra de studenten op die plek wonen. Zoals eerder vermeld zal de politie daar omwille van prioriteiten nauwelijks tegen optreden. Deze geluidsoverlast zal permanent van aard zijn, wat het woongenot en de nachtrust van omwonenden permanent schade bezorgt en de waarde van de appartementen zal doen dalen. Een groot aantal studenten op deze locatie dient voorkomen te worden. "

Reactie gemeente:

De opmerking is niet relevant voor de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning. De aanvraag heeft geen betrekking op de realisatie van studentenwoningen.

De Esplanade is een openbaar plein. Studenten mogen hier net als ieder ander gebruik van maken. Wanneer er overlast ontstaat kan er door handhaving of door politie opgetreden worden.

6. Afnemen van de woningwaarde

Indieners reactie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25 en 26 stellen het volgende:


" Mijn woningwaarde aanzienlijk zal afnemen."

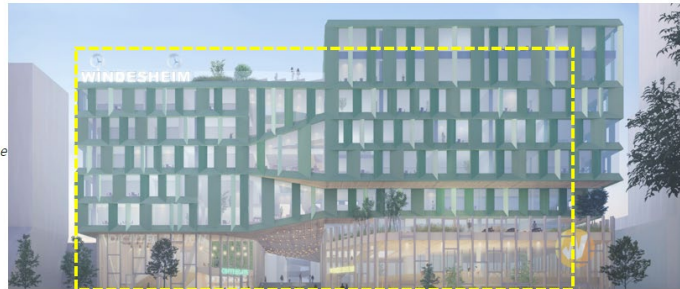
Reactie gemeente:

Wij delen de vrees van omwonenden voor waardevermindering van hun woning niet. Dit enerzijds omdat de ontwikkeling voor een groot deel al binnen het van toepassing zijnde bestemmingsplan past en deels omdat wij van mening zijn dat met het plan een goede ruimtelijke ordening wordt geborgd. Het staat omwonenden desondanks vrij om, te zijner tijd, een aanvraag om tegemoetkoming in (gestelde) planschade in te dienen bij de gemeente. Hierover is meer informatie te vinden op de website van de gemeente [Veelgestelde vragen bestemmingsplannen \(almere.nl\)](http://www.almere.nl)

Bouwwolume Windesheim in verhouding tot bestemmingsplan



 = indicatie bouwwolume bestemmingsplan



Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 25 en 26 stellen het volgende:

"Vast staat dat de bewegingsvrijheid van de bewoners door de windtoename wordt beperkt. Met verdere waardedaling van de betreffende appartementen tot gevolg. "

Reactie gemeente:

Voor wat betreft de gevreesde waardedaling van de woningen wordt verwezen naar hetgeen hierover in de vorige alinea is opgemerkt.

7. Verschraling ondernemersdeel

Indieners reactie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Ik ben er zeker van dat: Het ondernemersdeel in mijn leefomgeving gaat verschrallen gezien de enorme toename qua parkeerdruk indien er geen correct parkeerplan uitgewerkt wordt door de aanvrager en door DUWO"

Reactie gemeente:

Het is ons niet geheel duidelijk wat door insprekers wordt bedoeld met "het verschrallen van het ondernemersdeel". Indien wordt gevreesd dat bezoekers van de ondernemingen in het gebied zullen wegblijven als gevolg van door insprekers gevreesde parkeerproblematiek, geldt dat wij die vrees niet delen. Het parkeerplan van aanvrager is getoetst en correct bevonden. In de eerdere onderdelen van voorliggende Nota van Beantwoording is uitgebreid toegelicht dat en waarom wij van mening zijn dat de aangevraagde ontwikkeling niet tot een onaanvaardbare parkeerdruk in het betreffende gebied zal leiden.

Volledigheidshalve merken wij hierbij verder nogmaals op dat de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning uitsluitend ziet op de realisatie van de Hogeschool (en de daarbij horende parkeernormen) en dus geen betrekking heeft op DUWO.

8. Onjuistheden / tekortkomingen in de vergunningsaanvraag / - onderbouwing

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25 en 26 stellen het volgende:

"In het onderzoek omgevingsgeluid wordt in punt 2.1.3 gesteld:

"Het project is gelegen binnen de geluidzone langs de Hospitaaldreef en de Spoordreef. De overige wegen rondom de planlocatie zijn 30 km/uur wegen. 30 km/uur wegen hebben geen geluidzone volgens de Wet geluidhinder. Dit betekent dat formeel voor deze wegen geen wettelijk toetsingskader geldt."

Hiermee stelt men dus dat de Hospitaalpromenade een 30 km/uur weg is. Dit is niet juist. Sterker nog, er liggen plannen om deze weg meer te belasten door de Hospitaal dreef verkeersluw te maken. Ik kan dan ook niets anders concluderen dat het geluidsonderzoek onvolledig is."

Reactie gemeente:

Indieners reactie constateren terecht dat de Hospitaalpromenade geen 30 km/uur weg is. Dit is aanleiding geweest om de indiener te vragen om dit te verwerken in de Ruimtelijke Onderbouwing.

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwin gnader uitgewerkt. Het onderzoek omgevingsgeluid van Cauberg Huygen is daarop aangepast (21 februari 2023).

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Verder is het voor een leek - maar ook voor professionals - door het ontbreken van een integraal plan en een leesbaar / analyseerbaar ontwerp onmogelijk om een oordeel te vellen omtrent de plannen."

Reactie gemeente:

De aanvraag betreft een planologische afwijking voor het realiseren van een hogeschool. Een aanvraag planologisch afwijken wordt getoetst aan het planologisch regime (bestemmingsplan). De aanvraag voldoet aan de indieningsvereisten om inhoudelijk te kunnen beoordelen.

9. Windklimaat

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Verder is het ondenkbaar dat het bevoegde gezag akkoord gaat met plannen die binnen de geplande samenhang gaan leiden tot een gevaarlijk windklimaat tussen de gebouwen onderling, bij het Flevoziekenhuis en op de Esplanade. Het vereist een integrale oplossing en geen deeloplossingen.

"

Reactie gemeente:

Het betreft hier de realisatie van de Hogeschool.

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door onderzoeksbureau Peutz is onderzoek naar windhinder uitgevoerd. Uit het windhinderonderzoek blijkt dat in de huidige situatie op de planlocatie sprake is van een overwegend goed tot matig windklimaat. Aan de zuidoosthoek van de bestaande hoogbouw bij restaurant de Beren is sprake van een slecht windklimaat. Er zijn een aantal varianten onderzocht voor de gehele campus. De onderzochte varianten laten zien dat rond de geplande bebouwing van Hogeschool Windesheim het windklimaat verbetert door het toevoegen van begroeiing.

Uit het windonderzoek blijkt ook dat een groot deel van de vastgestelde windhinder veroorzaakt wordt door de hoogbouw van de woontoren. De woontoren maakt echter geen onderdeel uit van deze aanvraag. Met het indienen van de aanvraag voor de woontoren zal opnieuw een windhinderonderzoek gedaan moeten worden.

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 25 en 26 stellen het volgende:

"Het windonderzoek laat zien dat er een enorme toename van wind is te voorzien aan de ziekenhuis-(oost-)zijde van het Lakeside gebouw. Aan deze zijde zijn ook de balkons gevestigd van diverse bewoners. Het wind onderzoek is wat dat betreft onvolledig. Het zegt onvoldoende over de windtoename op hogere niveaus. Vast staat wel dat ook hier de windtoename enorm zal zijn. Het is niet ondenkbaar dat het hierdoor gevaarlijk kan zijn om zich op deze balkons te begeven.

Vast staat dat de bewegingsvrijheid van de bewoners door de windtoename wordt beperkt. Met verdere waardedaling van de betreffende appartementen tot gevolg.

In het plan wordt gesproken over windbeperkende maatregelen. Niets wordt beschreven over de gevolgen van deze maatregelen op hogere niveaus. Het zou zo maar kunnen dat deze maatregelen er voor zorgen voor een verdere toename van de wind op hogere niveaus.

Daarnaast is het maar de vraag of deze windbeperkende maatregelen wel zomaar gebouwd mogen worden. Een groot deel ervan is gepland vlakbij of zelfs áán het Lakeside gebouw. Naar onze mening dient de VVE daar toestemming voor te verlenen. Dit is niet gebeurd. Sterker nog er zijn niet eens

gesprekken over geweest. De windbeperkende maatregelen dienen dus buiten beschouwing gelaten te worden.

Daarnaast heeft de VVE haar bedenkingen tegen de windbeperkende maatregelen. Momenteel is reeds de helft van het gebouw omgeven door horizontale windschermen (mede door aandringen van de gemeente). Deze beperken de mogelijkheid tot hijswerkzaamheden en de inzet van een ladderwagen bij calamiteiten. Meer horizontale windschermen betekent dat de hijswerkzaamheden bij groot onderhoud verder beperkt wordt. Aangezien hijswerkzaamheden aan de esplanadezijde beperkt wordt doordat dit grondgebied van De Beren betreft, worden de mogelijkheden voor hijswerkzaamheden dan wel zeer beperkt.

Door de windtoename zullen de onderhoudskosten aan het Lakeside gebouw toenemen. Denk hierbij o.a. aan het verven van de buitenzijde en slijtage van de balkons. "

Reactie gemeente:

Het betreft hier de realisatie van de Hogeschool.

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door onderzoeksbureau Peutz is onderzoek naar windhinder uitgevoerd. Uit het windhinderonderzoek blijkt dat in de huidige situatie op de planlocatie sprake is van een overwegend goed tot matig windklimaat. Aan de zuidoosthoek van de bestaande hoogbouw bij restaurant de Beren is sprake van een slecht windklimaat. Er zijn een aantal varianten onderzocht voor de gehele campus. De onderzochte varianten laten zien dat rond de geplande bebouwing van Hogeschool Windesheim het windklimaat verbetert door het toevoegen van begroeiing.

Uit het windonderzoek blijkt ook dat een groot deel van de vastgestelde windhinder veroorzaakt wordt door de hoogbouw van de woontoren. De woontoren maakt echter geen onderdeel uit van deze aanvraag. Met het indienen van de aanvraag voor de woontoren zal opnieuw een windhinderonderzoek gedaan moeten worden.

10. Gefaseerde ontwikkeling / vergunningverlening

Indieners reactie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25 en 26 stellen het volgende:

"Daarnaast is er door de gemeente aangegeven dat de projecten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Alleen al uit het feit dat de benodigde omgevingsvergunningen apart van elkaar, op verschillende momenten, worden aangevraagd blijkt dat dit niet het geval is. Daarnaast heeft Windesheim aangegeven dat ze ook zullen gaan bouwen indien de studentenhuisvesting er niet zou komen. De projecten zijn dus niet onlosmakelijk met elkaar verbonden en voor ieder project had dus een eigen informatie en inspraakronde moeten plaatsvinden."

Reactie gemeente:

In het Ontwikkelingsplan is beschreven dat de campusontwikkeling één integrale opgave is, maar gefaseerd gerealiseerd zal worden. De ontwikkeling van de Campus is opgeknipt in drie onderdelen: de Hogeschool (fase 1a), de parkeergarage i.c.m. bovenliggende studentenwoningen (fase 1b) en de

woontoren (fase 2). Elk onderdeel heeft een eigen ontwikkelstrategie, met andere ontwikkelpartners, uitgiftevorm en ruimtelijke procedure.

De voorliggende omgevingsvergunning maakt onderdeel uit van fase 1a.

Voor ieder onderdeel zal een vergunningprocedure doorlopen worden, waarin steeds opnieuw een beoordeling zal plaatsvinden van de wettelijke toetsingskaders en feitelijke situatie, met bijbehorende inspraakmogelijkheden en rechtsbescherming voor omwonenden.

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25 en 26 stellen het volgende:

"De gemeenteraad heeft een besluit genomen over een geheel en niet over de som van de deeltjes, die later zwaar tegen gaan vallen en voor rekening van de gemeente en de omwonenden komen (woongenoot/waardedaling). "

Reactie gemeente:

In het Ontwikkelingsplan is beschreven dat de campusontwikkeling één integrale opgave is, maar gefaseerd gerealiseerd zal worden. De ontwikkeling van de Campus is opgeknipt in drie onderdelen: de Hogeschool (fase 1a), de parkeergarage i.c.m. bovenliggende studentenwoningen (fase 1b) en de woontoren (fase 2). Elk onderdeel heeft een eigen ontwikkelstrategie, met andere ontwikkelpartners, uitgiftevorm en ruimtelijke procedure.

Voor ieder onderdeel zal een vergunningprocedure doorlopen worden, waarin steeds opnieuw een beoordeling zal plaatsvinden van de wettelijke toetsingskaders en feitelijke situatie, met bijbehorende inspraakmogelijkheden en rechtsbescherming voor omwonenden.

Wij delen niet de vrees voor waardedaling van de omliggende woningen. Het staat indiener van de reacties echter vrij om te zijner tijd een verzoek om tegemoetkoming in (gestelde) planschade in te dienen bij de gemeente.

11. Levensstijl studenten

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Verder verwijs ik naar de wijze woorden van Wethouder Veeningen dat studenten en overige burgers - qua levensstijl - niet samengaan. Ik verwijs het bevoegde gezag naar het beleid dat studentensteden qua concentraties van studenten een maximale populatie van 15% per wijk hanteren. Als bewoners worden wij gediscrimineerd door de motivatie van het college en de houding van de ambtelijke organisatie."

Reactie gemeente:

Op dit moment ligt alleen de aanvraag voor de Hogeschool ter beoordeling bij de gemeente voor. Van deze aanvraag maken de studentenwoningen geen onderdeel uit. De vergunningprocedure voor de studentenwoningen zal op een later moment doorlopen worden. De vraag in hoeverre studentenwoningen in het gebied inpasbaar zijn (en tot welk maximum) heeft dan ook geen plaats in voorliggende vergunningprocedure, maar zal zal beantwoord en beoordeeld moeten worden

wanneer de aanvraag voor de realisatie van de studentenwoningen wordt ingediend. Overigens heeft de gemeenteraad hierover in algemene zin met de vaststelling van het Ontwikkelingsplan al geoordeeld dat de aanwezigheid van studentenwoningen in het gebied in beginsel aanvaardbaar wordt geacht.

Het bestemmingsplan maakt voor de functie "wonen" geen onderscheid tussen doelgroep, en dit is dus geen onderdeel van toetsing bij de omgevingsvergunning.

12. Stedelijk Woningbouwprogramma Almere 2021 – 2024

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

" Ook wijs ik met overtuiging naar het SWPA dat voorziet in maximaal 1.500 studentenwoningen. Een aspect dat na de behandeling van de verklaring van geen bezwaar voor de 511 studentenwoningen aan de Wisselweg een extra dimensie kreeg. Met als gevolg dat het aantal studentenwoningen maximaal 989 mag bedragen en geen 1.250 waar maar steeds ondoordacht naar verwezen wordt. Om de woorden van de huidige fractievoorzitter van Leefbaar uit maart 2022 aan te halen: (wisselweg) DUWO heeft ons te vaak bij de neus genomen. Voor omwonenden is het eerst zien en dan geloven. Zien met serieus onderbouwde, maat gevoerde plannen en geen knip en plakwerk van van Riezen & Partners. "

Reactie gemeente:

Op dit moment ligt alleen de aanvraag voor de Hogeschool ter beoordeling bij de gemeente voor. Van deze aanvraag maken de studentenwoningen geen onderdeel uit. De vergunningprocedure voor de studentenwoningen zal op een later moment doorlopen worden. Discussies met betrekking tot het maximaal aanvaardbare aantal studentenwoningen hebben dan ook geen plaats in voorliggende vergunningprocedure, maar kunnen naar voren worden gebracht wanneer de aanvraag voor de realisatie van de studentenwoningen wordt ingediend. Hierop kan nu geen voorschot worden genomen.

13. Inbreuk op de privacy

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 25 en 26 stellen het volgende:

"Het gebouw van Windesheim wordt zo groot dat het vlak bij het gebouw van de Lakeside komt te staan. Verder is het plan dat aan de zijde van gebouw Lakeside grote ramen komen. Deze kijken dan dus uit op de woonkamers en balkons van de bewoners. De ruimte tussen de gebouwen lijkt zo klein dat dit nergens anders in Almere is toegestaan. Daarnaast wordt dit niet zomaar een gebouw. Het is een onderwijsinstelling. Collegezalen kunnen honderden plaatsen bevatten. Op het moment zijn aan deze zijde nog geen collegezalen gepland. Niets staat Windesheim echter in de weg om later de indeling anders te maken."

Reactie gemeente:

De overschrijding van het toegestaan bouwvolume is klein en leidt niet tot onevenredige effecten qua privacy ten opzichte van het reeds toegestane bouwvolume. Ook is in de ruimtelijke opzet van het gebouw rekening gehouden om deze effecten op de omliggende bebouwing te minimaliseren.

Artikel 5:50 van het Burgerlijk Wetboek bepaalt welke afstand in ieder geval aangehouden dient te worden tussen ramen/balkons en naburige erven. Deze afstand bedraagt 2 meter. Hieraan wordt in dit geval voldaan.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat de kans dat de collegezalen, gelet op hun omvang en constructie en de geldende brandcompartimentering, later zonder vergunning verplaatst zouden kunnen worden, zeer gering is. Indien inderdaad in de toekomst een dergelijke ingrijpende wijziging van de indeling wordt voorzien, zal bij de dan aan de orde zijnde vergunningverlening een nieuwe afweging worden gemaakt.

14. Beperking zonlicht

Indieners reactie 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 25 en 26 stellen het volgende:

"Het gebouw wordt zo groot dat het vlak bij het gebouw van de Lakeside komt te staan. Hierdoor wordt het natuurlijke licht in de woningen aan de ziekenhuiszijde ernstig beperkt. Het wordt dus donkerder in de woningen met als gevolg een slechtere mentale gezondheid en meer energieverbruik."

Reactie gemeente:

De overschrijding van het toegestaan bouwvolume is klein en leidt niet tot onevenredige effecten qua zonlicht ten opzichte van het reeds toegestane bouwvolume. Ook is in de ruimtelijke opzet van het gebouw rekening gehouden om deze effecten op de omliggende bebouwing te minimaliseren.

15. Gewijzigde vergunningsprocedure

Indieners reactie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 en 70 stellen het volgende:

"Verder is het wijzigen van de spelregels tijdens de wedstrijd per 14 december 2022 zonder meer te duiden als onbehoorlijk bestuur. Wij zien ons in onze rechten geschaad omdat Windesheim een geitenpaadje gevonden heeft om aan een omvangrijker/degelijker toetsing van haar plannen te ontkomen. Windesheim weet ondertussen ook wel dat het ingediende plan niet representatief is maar weet ondertussen ook dat de ambtelijke organisatie liever de burgers vergeet om de markt te faciliteren."

Reactie gemeente:

De wet bepaalt welke procedure van toepassing is op een vergunningsaanvraag. De categorie gevallen waarbij, als wordt afgeweken van het bestemmingsplan, toch de reguliere voorbereidingsprocedure geldt, is aangewezen door de Rijksoverheid.

Windesheim heeft in september 2022 haar vergunningsaanvraag ingediend, waarbij ook zij uitging van een uitgebreide procedure. Uit de juridische analyse kwam echter naar voren dat dit niet correct is en dat de reguliere procedure van toepassing is. De gemeente is verplicht, vanuit wet- en regelgeving, om de geldende procedure te doorlopen.

Wanneer met een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het bestemmingsplan, geldt zowel bij de reguliere als bij de uitgebreide procedure dat getoetst moet worden aan het criterium van de 'goede ruimtelijke ordening'. Met andere woorden, ongeacht of de reguliere of de uitgebreide procedure van toepassing is moet een vergunning om af te wijken van het bestemmingsplan worden geweigerd indien deze niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Het is in die zin dus ook niet juist dat doordat de reguliere voorbereidingsprocedure van toepassing is, er vanuit ruimtelijk ordeningsoogpunt een minder streng beoordelingskader geldt. De procedure kan alleen sneller doorlopen worden. Om tegemoet te komen aan de zorgen van omwonenden is er (onverplicht) voor gekozen om in een extra inspraakmogelijkheid te voorzien.

16. Locatiekeuze

Indiener reactie 11 stelt het volgende

"Verkeerde locatie keuze:

De locatie aan de Esplanade, zoals nu voorgesteld wordt, is NIET geschikt voor een groot aantal studenten omdat de overlast voor de omwonenden groot en permanent van aard zal zijn, met name voor de bewoners in gebouw LakeSide (adres Forum 1-99), maar ook andere omliggende gebouwen zoals de Smaragd, The City, Side by Side, en voor het Flevoziekenhuis (personeel, patiënten, bezoekers). Tijdens de bouw zijn parkeerproblemen mijn grootste zorg, naast geluidsoverlast door de bouw. Na oplevering, wanneer er 1250 of meer studenten wonen, zal de overlast permanent van aard zijn, zowel parkeerproblemen als geluidsoverlast op de Esplanade en de overige punten die in dit document staan vermeld.

Juiste locatie keuze:

Een uitermate geschikte locatie voor Windesheim en de studentenwoningen is naast het politiebureau, gebied Odeon, waar nu de wooncontainers staan en waar nog veel onbebouwde grond beschikbaar is. Groot genoeg om een grote nieuw campus te bouwen met een groot aantal studentenwoningen daarbij, en zo Almere als grote studentenstad op de kaart te zetten. Dat is vlakbij het huidige pand van Windesheim en op kleine loopafstand van het station. Maak daar wat "chill" gebieden voor de studenten en niemand heeft er last van. Een ideale locatie voor een indrukwekkend groot campus met alles dat daarbij hoort, met zeer goede bereikbaarheid. Kies voor deze oplossing die zo voor de hand ligt en bestaande bewoners geen overlast bezorgt. Kies NIET voor de locatie aan de Esplanade die veel permanente overlast gaat veroorzaken voor omwonenden."

Reactie gemeente:

De locatiekeuze is niet relevant voor de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning. Met het raadsbesluit RV-47/2021 van 8 juli 2021 de locatie Hospitaalgarage is aangewezen als

ontwikkellocatie voor een campus waar een nieuwe onderwijsvoorziening voor Hogeschool Windesheim onderdeel van is.

Indiener reactie 27 stelt het volgende:

"In korte bewoording: stop met de waanzinnige plannen om Windesheim aan de Esplanade te willen vestigen. Het is een A1 locatie, en een volwaardige Campus hoort achter/ naast het politiebureau, waar ruimte genoeg is waar al studentenwoningen zijn , vlak bij het station, waar de studenten naar Amsterdam en Utrecht makkelijk vervoer hebben. Wees niet het afvoerputje voor Amsterdam en Utrecht . Deze plannen ruiken naar follow the money en iemand heeft een hoop geld geboden om dit on overwogen plan door te zetten."

Reactie gemeente:

De locatiekeuze is niet relevant voor de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning.

Met het raadsbesluit RV-47/2021 van 8 juli 2021 de locatie Hospitaalgarage is aangewezen als ontwikkellocatie voor een campus waar een nieuwe onderwijsvoorziening voor Hogeschool Windesheim onderdeel van is.

17. Geluidsoverlast

Indiener reactie 11 stelt het volgende

"Ik ben er zeker van dat: Mijn leefomgeving enorm veel extra geluidshinder krijgt door de komst van 1250 studentenwoning met de Esplanade direct voor hun deur. Logisch gevolg is veel geluidsoverlast door grote aantallen studenten op het plein tot diep in de nacht.

Studenten willen genieten van het leven, wat ik ze van harte gun. Vlak voor de deur ligt een prachtig plein met strand, de Esplanade. Heerlijk om in de avond en nacht te "chillen" met muziek en een biertje. Die gezelligheid kan tot diep in de nacht doorgaan, met wellicht honderden studenten op de Esplanade. Aangezien het geluid van de Esplanade hard boven aankomt in gebouw LakeSide, verwacht ik veel extra geluidshinder en slaapproblemen zodra de studenten op die plek wonen. Zoals eerder vermeld zal de politie daar omwille van prioriteiten nauwelijks tegen optreden. Deze geluidsoverlast zal permanent van aard zijn, wat het woongenot en de nachtrust van omwonenden permanent schade bezorgt en de waarde van de appartementen zal doen dalen. Een groot aantal studenten op deze locatie dient voorkomen te worden. "

Reactie gemeente:

Voorliggende vergunningsaanvraag heeft geen betrekking op de studentenwoningen.

Het Esplanadeplein is openbaar gebied. Een ieder mag hier gebruik van maken.

Wanneer er overlast ontstaat kan er door stadstoezicht/handhaving of door de politie opgetreden worden. Voorliggende aanvraag omgevingsvergunning heeft betrekking op een gebied waar wonen als bestemming is toegestaan. Het bestemmingsplan maakt geen onderscheid naar het type bewoner.

18. Bouwoverlast

Indiener reactie 11 stelt het volgende

"Ik ben er zeker van dat: Mijn leefomgeving enorm veel extra verkeers- en parkeeroverlast krijgt vanaf de start van de bouw, gedurende de bouw periode en permanent na oplevering van het studenten complex."

Reactie gemeente:

Hoofdstuk 8 van het bouwbesluit 2012 regelt het voorkomen van onveilige situaties en het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden.

"De uitvoering van bouw- en sloopwerkzaamheden is zodanig dat voor de omgeving een onveilige situatie of voor de gezondheid of bruikbaarheid nadelige hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen."

Bij het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden worden maatregelen getroffen en de treffen maatregelen worden vastgelegd in een veiligheidsplan.

Dit zal in de vergunningsaanvraag voor de activiteit bouwen aan de orde komen.

19. Toegankelijkheid mindervaliden

Indiener reactie 17 stelt het volgende:

"Continuïteit in mindervalide toegankelijkheid vanuit en naar de parkeergarage en rond het woon complex forum 55 maar ook naar de winkels dicht gelegen aan mijn woningen."

en

"Er geen rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid van mindervalide welke afhankelijk zijn van een rolstoel en of scootmobiel."

Reactie gemeente:

Als de aanvraag met de bouwactiviteit voor de hogeschool ingediend wordt zal het project getoetst worden aan de regels van het Bouwbesluit. Het project kan geen invloed uitoefenen op de toegankelijkheid van de parkeergarage, de winkels en de woningen. Dit is geen onderdeel van de aan te vragen bouwactiviteit.

In de aan te vragen bouwactiviteit zal het project moeten voldoen aan het Bouwbesluit 2012, waarin regels staan voor de toegankelijkheid van gehandicapten.

Indiener reactie 21 stelt het volgende:

"De bereikbaarheid van het ziekenhuis tijdens de bouw en na realisatie van het bouwproject zeker zal worden bemoeilijkt voor mensen die gebruik maken van een rolstoel en/of scootmobiel."

Reactie gemeente:

Ook voor het ziekenhuis geldt dat het moet blijven voldoen aan de regels van het Bouwbesluit 2012. Afdeling 6.10 van het Bouwbesluit 2012 regelt de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten. Afdeling 6.10 geldt voor zowel nieuwbouw als bestaande bouw.

Indiener reactie 52 stelt het volgende:

"Ook tekenen wij aan dat ondernemers gehouden worden toegankelijk te zijn voor mensen met een beperking. De gemeente laat toe dat er als gevolg van de eisen die Windesheim stelt of waar zij aan moet voldoen resp. de belangen van DUWO die gediend worden er een stadsdeelgebied ontstaat dat vanaf twee zijden slecht toegankelijk is voor mensen met een beperking. Het voorgaande geldt ook voor de hulpdiensten."

Reactie gemeente:

Afdeling 6.10 van het Bouwbesluit regelt de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten: Een bouwwerk met een toegankelijkheidssector, is vanaf de openbare weg toegankelijk voor personen met een functiebeperking.

Artikel 6.37 van het Bouwbesluit regelt de bereikbaarheid van het bouwwerk voor hulpdiensten: "Tussen de openbare weg en ten minste een toegang van een bouwwerk voor het verblijven van personen ligt een verbindingsweg die geschikt is voor voertuigen van de brandweer en andere hulpverleningsdiensten".

Dit zal in de aanvraag met de bouwactiviteit voor de hogeschool worden getoetst.

20. Klimaatakkoord en elektrische voertuigen

Indiener reactie 22 stelt het volgende

"In het klimaatakkoord staat dat Nederland in 2030 49 procent CO2 moet uitstoten.

Dit betekent dat er meer publieke laadpalen en snel laders moeten komen voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte. Dit heeft een grote impact op de ondergrondse infrastructuur.

- *In de ontwikkelingsplan/ studie lees ik hier niks over hoe dit vorm gaat krijgen in de planvorming van de Campus. Is hier wel over nagedacht welke consequenties hieruit kunnen volgen?"*

Reactie gemeente:

Op 7 juli 2023 is de ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt. Door Goudappel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen voor de hogeschool onderzocht.

Conform Nota Parkeernormen dienen 10 parkeerplaatsen (7%) voorzien te zijn van een laadpunt waarbij 4 parkeerplaatsen (3%) voorbereid dienen te zijn om aan laadpunt aan te brengen (leidingdoorvoeren).

Conform Bouwbesluit dient ten minste 1 oplaadpunt gerealiseerd te worden en waarbij 28 tot 30 parkeerplaatsen voorbereid dienen te zijn om een laadpunt aan te brengen.

Het planologisch regime stelt strengere eisen ten aanzien van de te realiseren laadpunten. Het bouwbesluit stelt strengere eisen ten aanzien van het voorbereiden van laadpunten. De hogeschool zal zowel aan de nota parkeernormen 2020 als aan het Bouwbesluit moeten voldoen.

21. Bouwvolume in ontwikkelingsplan

Indiener reactie 22 stelt het volgende

"Uit de massa studie (wat is dit?) blijkt dat de bouwvolume niet past op de planlocatie.

Mag het aannemen dat dit een feit is.

- *Als dit niet past, waarom dan toch deze locatie? Heeft dit er mee te maken dat men een wijziging doet op het bestemmingsplan door het Campus gebouw op te toppen? Graag hier uitleg bij."*

Reactie gemeente:

De locatiekeuze is niet relevant voor de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning.

Met het raadsbesluit RV-47/2021 van 8 juli 2021 de locatie Hospitaalgarage is aangewezen als ontwikkellocatie voor een campus waar een nieuwe onderwijsvoorziening voor Hogeschool Windesheim onderdeel van is.

Aangenomen wordt dat er wordt gerefereert naar de zinsnede op pagina 15 uit het ontwikkelplan "uit een massastudie blijkt dat meer bouwvolume op de planlocatie niet past".

In een massastudie wordt onderzocht hoeveel bouwvolume (bouw- 'massa') er op een bepaalde locatie wenselijk en mogelijk is. Dit geeft een indruk van de ruimtelijke haalbaarheid en laat zien waar knelpunten liggen.

De functie en het programma passen binnen de kaders van het bestemmingsplan. Alleen delen van het bouwvolume passen niet binnen de bouwregels.

Het resultaat van de massastudie is een beeld van het optimale bouwvolume, zoals gepresenteerd in het ontwikkelplan. De massastudie gaat uit van het maximaal mogelijke bouw mogelijkheden.

Het project blijft binnen de contouren van het bouwvolume uit de massastudie.

Alleen het bouwvolume van het project is strijdig met het geldende bestemmingsplan. Op grond van de wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan de strijdigheid met het bestemmingsplan worden opgeheven via een aanvraag omgevingsvergunning.

22. Wijzigingsgebied uit Bestemmingsplan "veegplan"

Indiener reactie 22 stelt het volgende:

- *"De gemeente heeft het bestemmingsplan 'veegplan' vastgesteld op 22 april 2021. Dit plan heeft een aanpassing aangebracht in de regeling voor wijzigingsgebied 2 in het bestemmingsplan Centrumgebied Almere Stad. Echter wordt gesteld dat dit niet relevant is voor dit project.*
- *Graag uitleg waarom dit niet relevant is voor dit project? "*

Reactie gemeente:

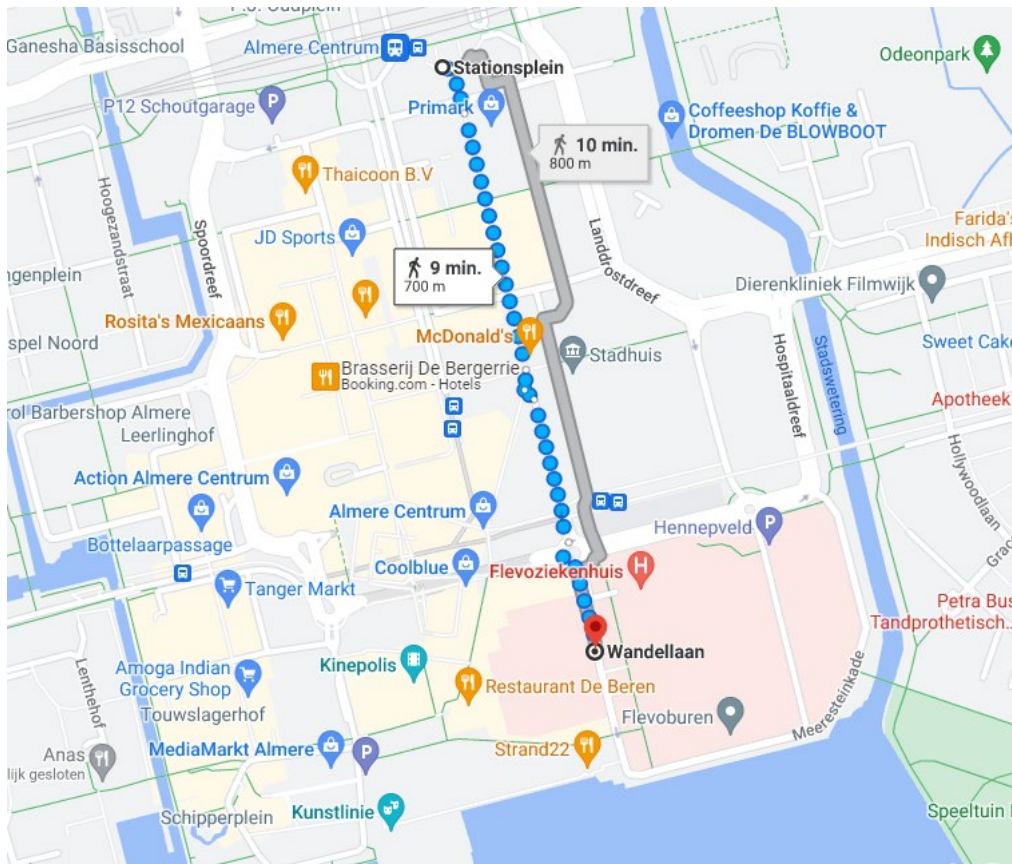
Het bestemmingsplan veegplan stelt dat voor bestemmingsplan Centrum Almere Stad alleen artikel 20, lid 3 is gewijzigd. Artikel 20.3 gaat over de gebiedsaanduiding "wetgevingzone - wijzigingsgebied 2". Het project ligt in het gebied waar deze gebiedsaanduiding niet is aangewezen/ niet van toepassing is.

23. Afstand treinstation tot campus

Indiener reactie 22 stelt het volgende:

- *"In de ontwikkeling staat afstand benoemt treinstation versus Campus 700 meter is. Google maps laat mij echter andere afstanden zien.*
- *Hoe kan dit?"*

Reactie gemeente:



24. Ontwikkeling van horeca

Indiener reactie 52 stelt het volgende:

"Verder constateren wij dat in het plan van Windesheim forse Horeca-exploitatie gaat plaatsvinden op een uitermate aantrekkelijke locatie. Het is in onze ogen ondenkbaar dat op maatschappelijke verkochte grond / wellicht weggegeven grond horecaexploitatie plaats zal gaan vinden. Ook in de praatjes van DUWO is het toverwoord gezellige cafetjes etc.

Deze plannen zijn te bizar voor woorden als men weet dat UMB Group inzet op het verbeteren van het stadshart naar Leisure en bij behorende verbetering van en voor Horeca om dan te ervaren dat op maatschappelijke grond horeca gepland gaat worden waarmee de gemeente faciliteert dat Windesheim, UVA, VU en DUWO de horeca in het stadshart gaan kannibaliseren. Hoe is het te verantwoorden dat Onderwijs en Sociale Woningbouw commerciële activiteiten gaan ontwikkelen of grond die tegen maatschappelijke- of sociale grondprijzen en wellicht gratis, als wij de KBA onder de plannen bestuderen, geleverd gaat worden. Het zou getuigen van interesse en fatsoen met de stadshart horeca ondernemers te onderzoeken hoe de horeca in het betreffende deelgebied ingepland kan worden. Het is ongelooflijk om te zien dat Windesheim op een A++ op maatschappelijke grond Horeca gaat realiseren omdat de stedenbouwers dat nuttig achten. Dit is de omgekeerde wereld. Het lijkt er op dat onwetenden qua stadshart ontwikkeling met de rug richting horeca ondernemers actief zijn binnen dit project. Hoe is het mogelijk zonder kwantitatief en kwalitatief inzicht een gebiedsontwikkeling te plannen en gebouwen te plannen waarvoor de gebruiksvergunningen tot het uiterste bestreden zullen moeten worden door horecaondernemers in het stadshart.

Wij maken op voorhand bezwaar tegen de oneerlijke concurrentie. Windesheim kan exploiteren

tegen een fractie van de kosten per vierkante meter, van onze kosten. Op deze wijze zien wij een concurrent die op onze kosten en die van de gemeenschap z'n gang kan gaan."

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan staat in de bestemming "centrum-centrumgebied lichte horeca tot en met categorie 2a toe. Voor detailhandel en horeca geldt voor deze bestemming in totaal een bruto vloeroppervlak van maximaal 10.000 m².

In de plint van het project is ruimte voorzien voor ondersteunende horeca/koffiecorner. Deze horeca is gericht op studenten en medewerkers van de hogeschool. Hierdoor is concurrentie met overige horeca in het centrum beperkt.

Aanpassing concept omgevingsvergunning

De ingediende reacties gaven aanleiding tot nadere onderbouwing van de vergunningsaanvraag.

De ingediende reacties gaven aanleiding tot nadere toelichting door de aanvrager voor de onderdelen:

- *Parkeeronderbouwing*
- *Geluidshinder Hospitaalpromenade*
- *Stikstofberekening*
- *Windklimaat*

Hierop heeft de aanvrager de Ruimtelijke Onderbouwing nader uitgewerkt op de genoemde onderdelen.

De beslistermijn voor de vergunningsaanvraag is opgeschort om deze aanpassingen door te voeren en te beoordelen.