

Gemeente Zutphen

Bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein”

Afzonderlijke bijlage

Nota van inspraak en overleg

juni 2012

Inpraak- en overlegnota bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein”

1. Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

De gemeente pleegt bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

De volgende instanties zijn benaderd voor overleg bij het bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein”:

- Gasunie;
- Kamer van Koophandel;
- KPN;
- Alliander;
- Ministerie van Defensie;
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
- Rijkswaterstaat;
- Tennet;
- Vitens;
- VROM-Inspectie;
- Waterschap Rijn en IJssel;
- Provincie Gelderland.
- Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland

De VROM-Inspectie, het Waterschap Rijn en IJssel en de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland hebben inhoudelijk gereageerd op het plan. Hieronder zijn deze reacties opgenomen en voorzien van commentaar. De overige instanties hebben niet gereageerd of aangegeven dat ze geen inhoudelijke opmerkingen hadden op het bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein”.

1.1 Vrom-Inspectie

- a. In het bestemmingsplan wordt in de paragraaf externe veiligheid niets vermeld over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Arnhem-Zutphen. Deze lijn begrenst de noordzijde van het plangebied. Over dit spoor vind vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.*

Het is correct dat het plangebied grenst aan de spoorlijn Arnhem-Zutphen. Voor de beschouwing van de externe veiligheid is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) inclusief wijziging van 15 december 2009 van toepassing. Voor de verantwoording van het groepsrisico kan aansluiting worden gezocht bij het basisnet spoor. Uit de risicoberekeningen blijkt dat de externe veiligheid geen belemmeringen vormen voor dit bestemmingsplan.

De externe veiligheidsparagraaf in het bestemmingsplan Nieuwstad-Stationsplein wordt geactualiseerd.

- b. De dubbelbestemming “Waarde - Beschermd Stadsgezicht” regelt middels bouw- en aanlegregels de bescherming van het rijksbeschermd stadsgezicht. De Artikel 20.4, lid 4c,*

sub 1 en 2 van de regels zijn echter onduidelijk geformuleerd. In de reactie wordt verzocht deze artikelen te verduidelijken.

In het ontwerpbestemmingsplan is het artikel 20.4 aangepast. Het artikel heeft als doel om middels een afwijkingsprocedure in de bestaande kap van een pand, onder voorwaarde een woonruimte te creëren. Op basis van de definitie van een "bouwlaag" in het bestemmingsplan, wordt de ruimte onder de kap namelijk niet aangemerkt als bouwlaag. Door deze afwijkingsprocedure wordt er dus een extra bouwlaag gecreëerd zonder dat er daadwerkelijk fysiek een nieuwe bouwlaag wordt gecreëerd.

- c. Daarnaast vraagt de Inspectie zich af wie het bevoegd gezag adviseert over de cultuurhistorische waarden en of deze in het geding zijn? Aangegeven wordt dat gedacht kan worden aan het opnemen van een procedureregulering waarin vastgelegd wordt wie het college adviseert.*

Om duidelijk te maken wie het bevoegd gezag adviseert over de cultuurhistorische waarden zijn de regels aangevuld.

- d. Als laatst wordt opgemerkt dat in paragraaf 4.4.13 van de toelichting wordt de Rijksdienst voor de Monumentenzorg genoemd, dit moet de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zijn.*

De juiste naam is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

1.2 Waterschap Rijn en IJssel

- a. Het in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen watertoetstabel is deels onjuist ingevuld. Er zal op een aantal vragen met ja geantwoord worden in plaats van nee.*

De watertoetstabel is aangepast.

- b. Tevens verzoekt het waterschap per thema nader uit te werken wat de gevolgen zijn van het plan voor het betreffende thema, of hoe het thema wordt ingepast in het plan.*

De toelichting is aangevuld.

1.3 Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland

- a. Ondanks het conserverend karakter van het bestemmingsplan, moet in het bestemmingsplan voor wat betreft externe veiligheid wel rekening gehouden worden met plaatsgebonden- (PR) en groepsrisico (GR). Voor wat betreft de verantwoording van het PR en GR met betrekking tot het vervoer over het spoor wordt verwezen naar eerder uitgebracht advies.*

Deze reactie is terecht. In het advies van het projectbureau Externe Veiligheid van 28 februari 2011 (2011-500134) en actualisatie (2011-503303 d.d. 4 november 2011) wordt het plaatsgebonden risico en het groepsrisico behandeld.

De externe veiligheidsparagraaf in het bestemmingsplan Nieuwstad-Stationsplein wordt geactualiseerd. Daarbij wordt afstemming gezocht met het aanpalende bestemmingsplan Noorderhaven.

2. Inspraak

Van 16 juni 2011 tot en met 27 juli 2011 heeft het voorontwerp bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein” voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is men in de gelegenheid gesteld in te spreken op het plan. Daarnaast heeft op 14 juni 2011 een informatiemiddag plaatsgevonden. Er zijn 2 inspraakreacties bij het college van burgemeester en wethouders ingediend.

Naam	Datum ontvangst	Registratienummer
Inspreker 1	14 juli 2011	58.475
Inspreker 2	27 juli 2011	59.843

Beide ingediende reacties zijn binnen de termijn binnengekomen en daarmee ontvankelijk. Beide reacties zullen daarom ook inhoudelijk worden behandeld.

2.1 Inspreker 1

- a. *Inspreker verzoekt het college om voor de gronden gelegen aan het Stationsplein, tussen de kruittoren en het ING gebouw, conform het bestemmingsplan “Stationsplein Molengracht” de bebouwingmogelijkheden inclusief wijzigingsbevoegdheid op te nemen in het bestemmingsplan ‘Nieuwstad-Stationsplein’.*

Het uitgangspunt van het voorliggende bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein” is dat het een consoliderend bestemmingsplan is. Dit betekent dat in het bestemmingsplan de bestaande situaties of bestaande mogelijkheden die het bestemmingsplan “Stationsplein Molengracht” biedt opgenomen wordt. Het verzoek van de inspreker ligt dus in lijn met de uitgangspunten van het bestemmingsplan en in het ontwerpbestemmingsplan zal voor dit perceel de bestemming worden aangepast. Overigens is een wijzigingsbevoegdheid van het college geen recht, maar een bevoegdheid.

- b. *Tevens verzoekt inspreker in de toelichting op het plan onder “nieuwe ontwikkeling” melding te maken van de voorgenomen ontwikkeling.*

In de toelichting onder het kopje nieuwe ontwikkelingen wordt ook een passage opgenomen waarin de mogelijk nieuwe ontwikkeling van een kantoorgebouw met parkeervoorzieningen op maaiveld wordt beschreven. Hierbij zal verwezen worden naar de mogelijkheden die in de opgenomen wijzigingsbevoegdheid beschreven zijn.

- c. *Inspreker merkt op dat op de gevelwandkaart de oude bebouwing is opgenomen van het “coberco complex”.*

Per abuis is de oude bebouwing van het “coberco complex” opgenomen op de gevelwandkaart. De gevelwandkaart is in het ontwerpbestemmingsplan op dit punt aangepast.

Conclusie

Deze inspraakreactie zorgt voor een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. De bestemming beschreven in het bestemmingsplan “Stationsplein Molengracht” inclusief de wijzigingsbevoegdheid zal in het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen voor het perceel kadastraal bekend sectie f, nr. 10072, nr. 10285 en nr. 10021. Door wijziging van de plangrens zal de wijzigingsbevoegdheid voor dit perceel eveneens worden opgenomen in het bestemmingsplan “Onderdoorgang Kostverloren”. De gevelwandkaart zal worden aangepast.

2.2 Inspreker 2

- a. *Grenswijziging plangebied ter plaatse spoor*
Het gebied tussen de Havenstraat en spoor 5 van het spoorwegemplacement heeft niet langer de bestemming Spoor, maar vormt onderdeel van het plangebied Noorderhaven. Deze bestemmingswijziging is niet verantwoord in de stukken. Inspreker vraagt zich af of er een apart besluit is genomen omtrent deze grenswijziging en welk van de twee bestemmingsplannen (bestemmingsplan Noorderhaven of bestemmingsplan Nieuwstad-Stationsplein) de grenswijziging en/of de feitelijke bestemming verantwoord dient te worden en tegen welk van deze twee bestemmingsplannen zienswijzen en later eventueel bezwaar of beroep kan worden ingediend tegen de feitelijke bestemmingswijziging.

Allereerst moet worden opgemerkt dat er geen apart besluit genomen hoeft te worden voor de verandering van de bestemmingsplangrens. De plangrens wordt in het bestemmingsplan vastgelegd wanneer het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein” heeft een consoliderend karakter, nieuwe ontwikkelingen worden niet meegenomen. Het gebied waarover de reclamant vragen stelt is daarom opgenomen in het bestemmingsplan “Noorderhaven”. Het plangebied van Noorderhaven is gebaseerd op een voor Noorderhaven opgesteld stedenbouwkundig plan. De plangrens van het bestemmingsplan “Nieuwstad-Stationsplein” sluit aan op dit bestemmingsplan.

Omdat dit gebied met de daarbij behorende functieverandering niet in dit bestemmingsplan is opgenomen kan er in deze procedure niet gereageerd worden op de feitelijke functiewijziging. Deze vraag is ook in een zienswijze door de inspreker ingediend bij het voorontwerpbestemmingsplan Noorderhaven. Inmiddels is de bijbehorende Nota inspraak- en overlegreactie voorontwerpbestemmingsplan Noorderhaven klaar. Hierin is een reactie te vinden op bovengenoemde vraag (nr 11.a).

- b. *Doorgaand spoorverkeer hoort niet tot “wegverkeer” en ook niet tot een “inrichting”. Welke regelgeving is hier dan van toepassing en hoort dit niet expliciet in het bestemmingsplan opgenomen te zijn?*

Regelgeving van toepassing op doorgaand treinverkeer is de wet geluidhinder. Onderhavig bestemmingsplan betreft een conserverend plan. Er worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen toegevoegd. Het bestemmingsplan regelt enkel welke bestemming het perceel krijgt. Bestemming betreft hier Verkeer-Railverkeer.

- c. *Het emplacement is wel een “inrichting” en hier is momenteel een milieuvergunning van uw gemeente van toepassing. Hoe wordt dit in de toekomst geregeld en moet dit niet in het bestemmingsplan vermeld worden?*

In een bestemmingsplan wordt enkel geregeld welke bestemming perceel krijgt. Op basis van deze bestemming kan bepaald worden op welke wijze het perceel gebruikt mag worden. Het feit dat er voor het gebruik van het spoor ook nog een milieuvergunning noodzakelijk is, wordt geregeld in de Wet milieubeheer en niet in een bestemmingsplan.

- d. *Als het uitgangspunt is “indien een bestaande woning (...) een uitbreiding wenst te realiseren, dan wordt via de omgevingsvergunning een aanvaardbaar binnenniveau van geluid voorzien”, dan moet dit ook uitvoerbaar zijn. In de praktijk zal dit waarschijnlijk betekenen dat door de hoge geluidbelasting geen omgevingsvergunning verleend zal worden. Moet dit dan ook niet in het bestemmingsplan opgenomen worden?*

Uitbreidingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is en die passen in het bestemmingsplan hoeven geen hogere waarden procedure geluid te volgen. Deze worden dan ook niet getoetst aan de maximale grenswaarden van de Wet geluidhinder, Wel dient aan het wettelijk vereiste binnenniveau te worden voldaan van het Bouwbesluit. Een omgevingsvergunning die past binnen een bestemmingsplan hoeft niet aan de Wet geluidhinder getoetst te worden.

- e. *Moet hetgeen onder d beschreven niet omgedraaid worden? Bijvoorbeeld “Het is niet toegestaan in het plangebied dusdanige activiteiten te ontplooien dat vanwege de geluidbelasting geen omgevingsvergunning verleend kan worden aan andere belanghebbende, terwijl die in gelijke gevallen elders wel verleend zou zijn”*

Het antwoord hierboven bij onderdeel d geeft voldoende duidelijkheid.

- f. *Als buiten het plan gelegen objecten (nieuwbouw Noorderhaven) een negatieve invloed hebben op de geluidbelasting van binnen het plan gelegen objecten, moet dit dan niet in dit plan vermeld worden en de hiervoor geldende bepalingen in regels te worden vastgelegd of tenminste hiernaar verwezen worden?*

De toename van wegverkeer en reflectie van toekomstige bebouwing Noorderhaven behoort bij het bestemmingsplan Noorderhaven. T.b.v. het ontwerp bestemmingsplan Noorderhaven is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. Daarbij is tevens rekening gehouden met de geluidbelasting op de woningen aan de Achterom/Nieuwstad en met eventuele weerkaatsing op de gevels aan de noordzijde van het spoor.

Uit het onderzoek blijkt dat door reflectie op de geplande bebouwing in Noorderhaven de geluidsbelasting vanwege spoorweglawaai op de woningen aan de zuidzijde van het spoor nauwelijks zal toenemen (circa 0,1 tot 0,3 dB).

Tevens blijkt uit het verkeers- en milieumodel van de gemeente Zutphen dat de nieuwe ontwikkelingen (toekomstige bebouwing Noorderhaven en afsluiting van de Overweg) voor een geluidsafname zorgt van het wegverkeer op de woningen gelegen aan de Nieuwstad.

De invloed van ontwikkeling van de Marstunnel op gevoelige objecten in het plangebied is onderzocht. Door middel van het akoestische onderzoek behorende bij het bestemmingsplan voor de Marstunnel is onderzocht of er geluidmaatregelen van toepassing zijn. Mogelijke

maatregelen aan gevoelige objecten in het plangebied worden in het kader van dit bestemmingsplan getroffen.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt een verwijzing opgenomen.

g. In het plan staat aangegeven dat “aangezien het bestemmingsplan geen nieuwe geluidgevoelige functies toelaat, geen akoestisch onderzoek is verricht”. Maar is een akoestisch onderzoek dan niet nodig om de verhoging van de geluidbelasting, waardoor bestaande objecten mogelijk niet meer aan de norm voldoen te beoordelen? Het gaat concreet om twee bronnen van verhoging van geluidbelasting:

- o Wijziging van activiteiten in het plangebied zelf (extra goederentreinen)*
- o Door mogelijke weerkaatsing van geluid van het spoor als gevolg van geplande nieuwbouw in het plan Noorderhaven.*

Omdat er nog geen spoorverkeersgegevens voor Programma Hoogfrequent Spoor beschikbaar zijn, kan in het akoestisch onderzoek vooralsnog geen rekening worden gehouden met PHS. Er is gebruik gemaakt van de gebruikelijke vervoersprognoses van ProRail.

T.b.v. de nieuwbouw van het plan Noorderhaven is het akoestisch onderzoek geactualiseerd, zie ook opmerking bij punt f hierboven.

h. In de toelichting wordt in de paragraaf “Externe veiligheid” slecht gesproken over één bedrijf in het plangebied, namelijk het Shell station. Over het reeds bestaande vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor wordt niet gesproken. Ook de verwachte sterke toename van passerende goederentreinen met gevaarlijke stoffen komt niet aan de orde. Omdat activiteiten die in het plangebied zelf plaatsvinden fors worden uitgebreid lijkt dit strijdig met het hoofdpincipe van het plan dat gericht is op conservering en behoud van bestaande waarden

Terecht wordt gesteld dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in het bestemmingplan behoort te worden beschouwd. Zie hiervoor ook de beantwoording onder 1.1 a.

De externe veiligheidsparagraaf in het bestemmingsplan Nieuwstad-Stationsplein wordt geactualiseerd.

i. In het bestemmingsplan “Noorderhaven” is er sprake van het plaatsen van een keerwand gevaarlijke stoffen aan de noordzijde van het spoor. Er wordt in dit bestemmingsplan geen aandacht geschonken de mogelijke consequenties van dit scherm.

Een mogelijke keerwand gevaarlijke stoffen aan de noordzijde van het spoor heeft tot doel om een brand van ontvlambare vloeistoffen uit een spoorketelwagen te beteugelen.

Het gebied wordt op basis van de geldende normen niet aangewezen als een plasbrandaandachtgebied. Een keerwand is niet noodzakelijk. Vooralsnog wordt er in het bestemmingsplan Noorderhaven gekozen voor het niet aanleggen van een keerwand. Het bestemmingsplan Noorderhaven biedt wel een optie om binnen de verkeersbestemmingen

een keerwand te realiseren. Bij het uitwerken van de bestemming 'spoorzone' in het bestemmingsplan Noorderhaven zal de keuze definitief worden gemaakt en worden verantwoord. (Verantwoording Groepsrisico Noorderhaven, DHV, nov 2011, MD-AF20112241/MVI). De optie een keerwand aan te leggen wordt eveneens opgenomen in het bestemmingsplan Nieuwstad-Stationsplein.

- j. De toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen in combinatie met de plannen Noorderhaven stelt extra eisen aan de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Hieraan wordt in het bestemmingsplan ook geen aandacht besteed. Dient de bestaande en reële verwachting van toename van geluidbelasting en extern veiligheidsrisico door uitbreiding van goederenvervoer per spoor niet in het bestemmingsplan opgenomen te worden?*

De toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats in het kader van een andere beleidsontwikkeling namelijk de ontwikkeling van het Basisnet spoor. In het kader van deze beleidsontwikkeling zal gemeente Zutphen in samenspraak met de regionale brandweer moeten beschouwen of rampenbestrijding op een adequaat niveau is gelegen. Dat traject hoort niet thuis in het kader van het vaststellen van dit conserverende plan.

- k. Moet het niet zo zijn dat wat aan regels in het bestemmingsplan staat ook uitvoerbaar zijn, dus of de regels bijstellen, of de activiteiten die de uitvoering onmogelijk maken verbieden.*

Onderhavig bestemmingsplan betreft een conserverend plan. Bestaande regels zijn uitgangspunt. De paragraaf externe veiligheid wordt geactualiseerd.

- l. Vind er afstemming plaats met het bestemmingsplan Noorderhaven in het kader van mogelijke afnamen van de externe veiligheid als gevolg van de nieuwbouw daar?*

Het bestemmingsplan Noorderhaven gaat in op de ontwikkeling van de nieuwbouw. Het bestemmingsplan Nieuwstad-Stationsplein betreft actualisatie van het tot nu toe vigerende bestemmingsplannen zoals genoemd in paragraaf 1.3. van het ontwerp-bestemmingsplan Nieuwstad-Stationsplein. De plangrenzen van dit nieuwe plan worden in het ontwerp verder aangepast op de ontwikkelingen van Noorderhaven. De effecten die horen bij de nieuwbouw van het bestemmingsplan Noorderhaven zijn in bijbehorend bestemmingsplan opgenomen. De paragraaf externe veiligheid wordt geactualiseerd.

- m. Welke veiligheidsvoorzieningen langs het spoor worden noodzakelijk of wenselijk geacht in het licht van de geplande toename vervoer gevaarlijke stoffen en is dit dan binnen de regels van het bestemmingsplan toegestaan.*

De toename van de transport van gevaarlijke stoffen zal niet tot consequentie hebben dat er risicoreducerende maatregelen moeten worden genomen op of langs het spoor. Daarvoor is de toename van de omvang van het transport te beperkt. Het veiligheidsniveau van het spoortraject blijft binnen de wettelijke grenzen.

Conclusie

Deze inspraakreactie zorgt voor een aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. De paragraaf externe veiligheid en geluid worden geactualiseerd.