

**Nota van vooroverleg**

**bestemmingsplan**

**Ziekenhuis - 2017**

Definitieve nota: 06-04-17



### **Ontvangen opmerkingen vooroverleg**

Deze nota geeft een beeld van de ontvangen opmerkingen in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. Bro en hoe daarmee is omgegaan in het ontwerpbestemmingsplan.

Door de volgende vooroverlegpartners zijn opmerkingen ingediend:

- 1 Waterschap Rijn en IJssel, Postbus 148, 7000 AC Doetinchem  
Gedateerd 5 januari 2017, nummer 17.00183
- 2 Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat Oost-Nederland,  
Postbus 25, 6200 MA Maastricht  
Gedateerd 22 december 2016, nummer RWS-2016/54429
- 3 Provincie Gelderland, Postbus 9090 6800 GX Arnhem  
gedateerd 26 januari 2017, nummer 2016-010420

## Samenvatting van en reactie op de opmerkingen

De opmerkingen zijn hierna puntsgewijs samengevat en voorzien van een reactie. De opmerking is samengevat in de omkaderde delen. De reactie op het punt staat daarna.

### 1. Waterschap Rijn en IJssel

1.a.

Gevraagd wordt om voorwaardelijke verplichtingen voor het thema water uit het ontwerpbestemmingsplan te halen. Met daarbij het verzoek om de volgende tekst op te nemen onder de bouwregels van bestemming Maatschappelijk.

“Volgens de normen en uitgangspunten uit de notitie “Duurzaam en Veilig water in de stad” van het waterschap Rijn en IJssel, versie april 2012, moet er bij een bui van T=10+10%, 40 mm. water worden geborgen, om dit vertraagd af te voeren en moet er bij een bui van T=100+10%, 74 mm. water worden geborgen tot maaiveld, zodat er geen wateroverlast ontstaat.”

Dit voorstel wordt niet overgenomen. De voorwaarde die het waterschap stelt is een te weinig concrete maatregel om deze als bouwregel op te nemen. De voorwaardelijke verplichting wordt dan ook gehandhaafd.

1.b.

De keuze van de locatie voor het ziekenhuis is besproken met medewerkers van het waterschap. Voor de toetsing of de locatie uit waterstaat kundig oogpunt geschikt is, heeft het waterschap een tweetal memo's opgesteld die als bijlage toegevoegd zijn in de waterparagraaf. Het is u dan ook bekend, dat op de beoogde plek, risico's zijn voor wateroverlast en overstroming. U dient zich van deze risico's rekenschap te geven. De risico's vragen (bouwkundige) maatregelen. Denk aan bouwhoogten, bereikbaarheid/toegankelijkheid, situering van voorzieningen. Bij de nadere uitwerking en uitvoering dient u hieraan aandacht te besteden. Ook de bedrijfsvoering zal op deze risico's moeten worden afgestemd. Zo is het bijvoorbeeld noodzakelijk dat in geval van een calamiteit afdoende bereikbaarheid of evacuatiemogelijkheden aanwezig zijn. Hoewel niet zozeer onderwerp voor een bestemmingsplan dient u hiervan op voorhand rekenschap te geven en dit zo nodig af te stemmen met andere relevante partijen.

Waarvan akte. Het Waterschap wordt bij de verdere uitwerkingen betrokken.

## **2. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat**

2.a.

Gelet op de te verwachten overbelasting van de aansluiting heeft u een verkeerkundig ontwerp opgesteld dat is opgenomen in de toelichting en bijlagen van uw voorontwerpbestemmingsplan. Dit omvat aanpassingen aan de aansluiting van rijksweg 18. Gelet op het verkeerskundige onderzoek acht ik de voorgestelde oplossing acceptabel. Het exacte civieltechnische ontwerp beschouw ik graag nog in nader detail met u.

Rijkswaterstaat (verder: RWS) wordt bij het opstellen van het exacte civieltechnische ontwerp betrokken.

2.b.

RWS geeft aan dat de infrastructurele aanpassingen naar verwachting planologische inpassing zullen vergen. Het voorliggende plan voorziet hier nog niet in daar de plankaart slechts het ziekenhuisterrein zelf omvat. Ik adviseer u dan ook om daarin omwille van een voortvarende uitvoerbaarheid te voorzien.

De voorgestelde infrastructurele wijzigingen zijn uitvoerbaar binnen de vigerende bestemmingplannen.

2.c.

Aangegeven wordt dat de verkeersveiligheid in relatie tot opvallende objecten langs de rijksweg niet in het geding mag komen

In het bestemmingsplan wordt vastgelegd dat reclame die is gericht op de rijksweg bij de omgevingsvergunningverlening mede zal worden beoordeeld op het vlak van verkeersveiligheid. En dat daarbij de wegbeheerder, Rijkswaterstaat, zal worden geconsulteerd.

## **3. Provincie Gelderland**

3.a.

In het voorontwerpbestemmingsplan is niet goed te lezen welke criteria er worden gesteld om te spreken van een goede regionale bereikbaarheid bij de beoordeling van de onderzochte locaties. Daardoor is de toetsing van deze locaties op dit aspect in de Ladder niet altijd even eenduidig en begrijpelijk onderbouwd.

De criteria zijn aangepast en de toetsing in de ladder is aangescherpt. Een en ander is verwerkt in het (ontwerp) bestemmingsplan.

3.b.

Aangegeven wordt dat er niets over de Noordtak van de Betuwelijn is opgenomen mbt een ruimtereservering.

Gezien het feit dat het voornemen voor de Noordtak niet berust op vastgestelde plannen kan dit niet worden aangemerkt als een autonome ontwikkeling die van invloed is op het plan. In het bestemmingsplan wordt hier daarom geen aandacht aan besteed.

3.c.

In paragraaf 1.3 wordt er van uitgegaan dat het bestemmingsplan Buitengebied – 2012 het geldende bestemmingsplan is. Voor de volledigheid is het goed om te weten of er nog een beroepsprocedure loopt bij de Afdeling bestuursrechtspraak en of de beroepen eventueel direct of indirect consequenties kunnen hebben op voorliggend plan.

Waarvan akte. Deze paragraaf zal op actualiteit in de gaten gehouden worden.

3.d.

In paragraaf 3.2.2 (Barro/AmvB (2012)) wordt bij stap 1 van de Ladder voor duurzame verstedelijking de term “regionale behoefte” genoemd, dit moet zijn “actuele regionale behoefte”. Bij de behandeling van stap 3 wordt de voorgenomen locatie als een zeer goed multimodaal te ontsluiten locatie buiten bestaand stedelijk gebied bestempeld. Deze conclusie is te voorbarig, omdat op dit punt nog veel onduidelijkheden bestaan. De eindconclusie in deze paragraaf kan nog niet worden getrokken, omdat nog veel onduidelijkheid bestaat en tevens de nodige informatie ontbreekt.

In het (ontwerp) bestemmingsplan is bovenstaande aangepast. De conclusie van stap 3 is genuanceerd. In de verkeersparagraaf van het (ontwerp) bestemmingsplan is tevens ingegaan op de ontsluiting van de A18 locatie.

3.e.

In paragraaf 4.8 (Water) is ten aanzien van natte natuur gesteld, dat het plangebied zich wel dicht bij de Oude IJssel bevindt welke is aangemerkt als een ecologische verbindingszone, maar dat de kans op verstoring echter zeer klein wordt geacht. Wij vragen u om hier meer duidelijkheid over te geven. De kernkwaliteiten van de ecologische verbindingszone moeten worden gerelateerd aan de voorgenomen invulling van de locatie.

In het (ontwerp) bestemmingsplan is hier in de natuurparagraaf (en bijbehorende achtergrondrapportages) uitgebreid aandacht aan besteed.

3.f.

Paragraaf 4.11 (Verkeer en parkeren) betreft een leegte in het plan en zal in tweede instantie in het volgende voorontwerpbestemmingsplan moeten worden opgenomen. In de bijlage besteden wij aandacht aan het aspect verkeer en de bereikbaarheid.

Aan de thema's verkeer en parkeren is uitgebreid aandacht besteed in het (ontwerp) bestemmingsplan.

3.g.

In de regels is artikel 4, bestemming "natuur", opgenomen. Deze bestemming komt echter niet voor op de verbeelding.

Dit is niet het geval. De bestemming "Natuur" is wel degelijk opgenomen op de verbeelding bij het bestemmingsplan.

3.h.

De zin in artikel 8.2, lid j, onder 1 loopt tekstueel niet goed.

Naar onze mening is deze zinsbouw wel correct.

3.i.

Artikel 10 (Algemene gebruiksregels): In artikel 10.1, lid 2 wordt verwezen naar "sub a"; dit moet zijn "sub 1"

Dit is niet juist, dit moet wel een verwijzing naar sub a zijn.

3.j.

Artikel 11.1 heeft betrekking op de Algemene aanduidingsregels voor de Groen ontwikkelingszone. Artikel 11.1.2 regelt een "omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden." Wij zijn van mening, dat bepaalde werken en/of werkzaamheden als verboden moeten worden aangegeven. Bovendien moet in deze bepaling het begrip compensatie en mitigatie worden verwerkt. Uitgangspunt in de Groene ontwikkelingszone is immers behoud en versterking van de kernkwaliteiten.

Dit is aangepast in het (ontwerp) bestemmingsplan. Er wordt nu verwezen naar GNN ipv GO. Daarnaast is er een directe koppeling gemaakt met de Omgevingsverordening. Opgenomen is dat “Geen omgevingsvergunning kan worden verleend als de locatie is gelegen binnen de aanduiding 'overige zone – gnn', tenzij kan worden aangetoond dat er geen significante aantasting plaatsvindt van de kernkwaliteiten van de EHS, zoals beschreven in bijlage 8 'Kernkwaliteiten GNN en GO' van de Omgevingsverordening Gelderland, dan wel geen noemenswaardige belemmering wordt gevormd voor de beoogde zoekruimte voor nieuwe natuur of de aanleg van ecologische verbindingzones en de overblijvende negatieve effecten op de kernkwaliteiten van het gebied, de oppervlakte en de samenhang gelijkwaardig worden gecompenseerd.”

3.k.

Niet duidelijk is wat wordt bedoeld met de zinsnede “lid 40.8.2 onder 1 ”in artikel 11.1.2, lid 2 en lid 3.

De wijziging was hier niet juist. Dit is aangepast in het (ontwerp) bestemmingsplan.

3.l.

In artikel 11.1.2, lid 5 zijn voorwaarden bepaald wanneer geen omgevingsvergunning kan worden verleend, maar tegelijkertijd is een “tenzij” bepaling opgenomen. Wij zijn van mening dat het compensatieprincipe hier aan de orde moet komen, omdat oppervlakteverlies bij het Gelders Natuurnetwerk altijd leidt tot significante aantasting van de kernkwaliteiten.

Dit is aangepast in het (ontwerp) bestemmingsplan. Er is een verwijzing naar artikel 2.7.1 van de omgevingsverordening opgenomen.

3.m.

De provincie geeft ten aanzien van de beoordeling van de multimodale bereikbaarheid van de A18-locatie aan dat op dit moment nog niet vastgesteld kan worden of de locatie inderdaad goed multimodaal te ontsluiten locatie is en welke maatregelen daarvoor nodig zijn.

Inmiddels heeft nader onderzoek plaats gevonden naar de multimodale bereikbaarheid van de A18-locatie en is tevens onderzocht welke ruimtelijke- en civieltechnische ingrepen er nodig zijn om een en ander mogelijk te maken. De uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. De maatregelen die nodig zijn, passen binnen de nu al geldende bestemmingsplannen en leiden daarom niet tot aanpassing van het voorliggende (ontwerp) bestemmingsplan.

3.n.

Provincie vraagt om de ontwikkeling binnen Groene Ontwikkelingszone te koppelen aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking om daarmee de conclusie te kunnen trekken dat er geen reëel alternatief is voor de A18, afrit 4-locatie.

Deze koppeling was reeds gemaakt in paragraaf 3.3.2 middels een doorverwijzing naar paragraaf 3.2.2. Hierbij is nu woordelijk “de Ladder voor duurzame verstedelijking” toegevoegd.

3.o.

Compensatie

Provincie geeft aan dat het van belang is te vermelden, dat in het geval sprake is van compensatie, er moet worden gecompenseerd in de verhoudingen zoals in de Omgevingsverordening is opgenomen bij Gelders Natuur Netwerk.

In de toelichting van het bestemmingsplan moet aandacht worden besteed aan de wijze waarop de natuur- en landschapswaarden voor de toekomst worden verzekerd door een bepaalde wijze van onderhoud.

In de regels: Artikel 11.1.2, lid 5: moet compensatie aan de orde komen, omdat oppervlakteverlies bij GNN altijd leidt tot significante aantasting.

In paragraaf 4.7.1 is onder kopje GO aandacht besteed aan het thema compensatie, waar in dit geval geen sprake van is.

In de regels van het ontwerp bestemmingsplan is ook het behoud van de natuur- en landschapswaarden voor de toekomst gewaarborgd.

Conform de verordening leidt oppervlakte verlies niet altijd tot compensatie. In artikel 2.7.1.1 van de Omgevingsverordening is aangegeven dat compensatie enkel noodzakelijk is wanneer sprake is van “overblijvende negatieve effecten op de kernkwaliteiten”. Er is gekozen om Artikel 11.1.2 lid 5 niet te wijzigen. Een en andere is hetzelfde verwoord in het bestemmingsplan Buitengebied – 2012 van gemeente Doetinchem.

3.p.

Opmerkingen bij Ladder:

1) Bij locatie 1 en 2 wordt erg benadrukt, dat de bereikbaarheid slecht is vanwege de spoorlijn en de vele obstakels (o.a. verkeerslichten). Hier vindt een eenzijdige beoordeling van de bereikbaarheid plaats, omdat bij de buitenstedelijke locatie hier genuanceerder mee wordt omgegaan.

- 2) Bij locatie 3 wordt een beoordeling gegeven met een score van 16. Dit is een rekenfout. Het getal 16 moet worden vervangen door het getal 20.
- 3) Bij de beoordeling van de locatie 4b is niet duidelijk, waarom deze op het aspect bereikbaarheid afwijkt van de beoordeling van de nabijgelegen locatie 4a.
- 4) Locatie 1 en 2 scoren negatief voor wat betreft bereikbaarheid voor spoedeisende hulp en autoverkeer. Dezelfde negatieve toetsingspunten zijn ook van toepassing voor het noordelijke verzorgingsgebied en toch wordt de hoogste positieve score gegeven. Bovendien is niet duidelijk, waarom bij deze locatie een relatie wordt gelegd met de Oostelijke Randweg, terwijl dat niet is gebeurd bij locatie 1 en 2.

Op basis van bovenstaande opmerkingen is de Ladder verder aangescherpt. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

- 1) Ook voor locatie A18 afrit 4 geldt dat er vanuit het noorden obstakels (spoor Arnhem-Winterswijk en verkeerslichten) moeten worden gepasseerd. Voor deze locatie geldt echter wel dat deze vanuit een groot deel van de regio beter bereikbaar is dan in het bijzonder locatie 1 en 2. Om locatie A18 afrit 4 te bereiken, hoeft men vanuit een groot deel van het verzorgingsgebied namelijk niet de stad door.
- 2) De score is aangepast.
- 3) De beoordeling van 4b is positiever dan 4a als gevolg van de kortere afstand tot het treinstation in Wehl.
- 4) Zie 1. Daarnaast geldt dat de Oostelijke randweg voor locatie 1 geen voordelen oplevert. De bereikbaarheid van de locatie 2 wordt wel enigszins vergroot door de Oostelijke randweg. In de beoordeling van locatie 2 is de Oostelijke randweg alsnog opgenomen.

3.q.

Grootschalige aanpassingen aan het wegennet, fietsnet en in mindere mate ook de lijnvoering van het Openbaar Vervoer moeten in overleg met de provincie verder worden uitgewerkt.

Waarvan akte.

3.r.

Provincie adviseert om stikstoftoetsing op te nemen als bijlage in het plan

Het stikstofonderzoek wordt opgenomen als bijlage in het ontwerp bestemmingsplan.

3.s.

Terminologie “Ecologische Hoofdstructuur (EHS)” aanpassen naar Groene Ontwikkelingszone (GO) en Gelders Natuur Netwerk (GNN)

Dit is aangepast in het ontwerp bestemmingsplan.