

Rapport zienswijzen
ontwerpbestemmingsplan
Elst Centraal, Huis der Gemeente

27 juni 2011

Inhoud

1. Inleiding
- 2 Procedure ontwerpbestemmingsplan
3. Zienswijzen
4. Aanpassingen
 - 4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen
 - 4.2 Ambtelijke aanpassingen
5. Conclusie
6. Vaststelling Rapport zienswijzen

1. Inleiding

Dit rapport gaat in op de resultaten van de gevolgde zienswijzenprocedure voor het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente. Het bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologische regeling voor de bouw van het Huis der Gemeente, een fietsenstalling, een P+R-garage, kantoren en de infrastructuur voor de ontsluiting hiervan, aan de oostzijde van het stationsgebied te Elst.

2. Procedure ontwerpbestemmingsplan

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening was het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente digitaal raadpleegbaar op de websites www.overbetuwe.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl. Dit is openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in 'Hét Gemeente Nieuws' en Staatscourant op woensdag 2 februari 2011. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om vanaf donderdag 3 februari 2011, gedurende zes weken, zienswijzen kenbaar te maken.

Daarnaast is de kennisgeving van het ontwerpbestemmingsplan op grond van art 3.8 lid 1 sub b Wro toegestuurd aan diensten van het Rijk, Provincie en Waterschap.

De Wet bescherming persoonsgegevens stelt strenge regels aan het (digitaal) openbaar maken van de NAW-gegevens. Om deze reden worden in dit rapport geen NAW-gegevens vermeld.

Gedurende de termijn van inzage zijn er 8 zienswijzen ingediend.

Een groot deel van de zienswijzen van bezwaarde 5 is gelijk aan de zienswijzen van bezwaarde 6. Om het overzichtelijk te houden, is gekozen om beide zienswijzen apart van elkaar samen te vatten en apart op de zienswijzen te reageren.

Enkele zienswijzen zijn ingediend door adviseurs. Onder bezwaarde worden zowel de adviseur als de cliënt van de adviseur bedoeld.

Door sommige bezwaarden wordt verwezen naar zienswijzen die zij in het kader van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra hebben ingediend. De zienswijzen zijn derhalve in voorliggend rapport van een reactie voorzien. Nadrukkelijk merken wij op dat dit uitsluitend is gebeurd voor zover de zienswijzen mede betrekking hebben op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente. Nu dit bestemmingsplan op onderdelen echter totaal verschillend is van het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra en er ook geen sprake is van een onlosmakelijke samenhang tussen beide bestemmingsplannen, is bij een groot aantal zienswijzen opgemerkt dat zij in het kader van voorliggende procedure niet van belang zijn. Op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra verder in procedure wordt gebracht, zullen de ingebrachte zienswijzen in hun volle omvang van een reactie worden voorzien.

3. Zienswijzen

Bezwaarde 1

Samenvatting

- 1.1 Door het vervallen van het huidige parkeerterrein en betaald parkeren in de nieuwe parkeergarage, zal de parkeerdruk in de grenzende straten/wijken fors toenemen. Voordat tot uitvoering over wordt gegaan, moeten er maatregelen ter voorkoming van parkeeroverlast genomen worden.

Reactie:

- 1.1 Het college van burgemeester en wethouders stemde op 25 januari 2011 in met de uitgangspunten uit de Parkeernota Elst Centraal. Hierin staan maatregelen genoemd die genomen kunnen worden om de overlast voor de bewoners tot een minimum te beperken. Welke flankerende maatregelen genomen worden en in welke vorm moet nog nader bepaald worden. Hierbij zullen de bewoners (en andere belanghebbenden) in een vroeg stadium betrokken worden. Deze zienswijze ziet op een mogelijk indirect gevolg van voorliggend bestemmingsplan en niet op een direct gevolg van het bestemmingsplan. De flankerende maatregelen zoals hiervoor bedoeld, zullen door middel van separate (verkeers)besluiten en uitvoeringsmaatregelen uitgevoerd worden. De zienswijze leidt derhalve niet tot een wijziging van het ontwerp bestemmingsplan. Ten overvloede merken wij op dat er met de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Een berekening is opgenomen in de reactie op zienswijze 5.21. Daarnaast is in de regels een parkeernorm opgenomen.

Bezwaarde 2

Samenvatting

- 2.1 De informatie over het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende. Naast het internet wordt de burger geïnformeerd via het huis-aan-huisblad Hét Gemeente Nieuws. De bezorging van dit blad is dermate slecht en de overheid kan geen vertrouwen hebben dat de juiste publicatie bij de burger terecht komt.
- 2.2 Omdat het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente zich enkel richt op de oostzijde van het spoor moeten de ontwikkelingen aan de westzijde van het spoor niet genoemd worden. Dit onderdeel moet verwijderd worden.
- 2.3 Veel wordt afhankelijk gesteld van de nieuwe tangentiële verkeersstructuur voor Elst. Hier moet vermoedelijk nog lang op gewacht worden. Eén tunnel voor alle verkeer die de verbinding tussen west en oost Elst moet verzorgen, moet prioriteit krijgen.
- 2.4 In de rapporten wordt gesproken over de grenzen van het bestemmingsplangebied. Het deel ten westen van het station hoort daar niet bij en daarom is correctie noodzakelijk.
- 2.5 Een aantal rapporten is achterhaald. De tijd van sluiting van spoorbomen is aanzienlijk toegenomen, de treinfrequentie en het goederentransport is verhoogd. Daarbij is er een toename van transport van gevaarlijke stoffen zonder beveiligingsmaatregelen.
- 2.6 Door het verdwijnen van Luxan lijkt het risico kleiner, maar het risico wordt nu veroorzaakt door het overmatig treinverkeer en goederentransport.

- 2.7 In diverse rapporten is niet helder op welke wijze de diverse spoorlijnen worden aangelegd. Moet een wachtpoor voor een trein met gevaarlijke stoffen midden in een woonwijk komen?
- 2.8 Door de zeer geconcentreerde bebouwing is er onvoldoende rekening gehouden met de bereikbaarheid tot het gebied bij calamiteiten.
- 2.9 Bezwaar tegen het transport van gevaarlijke stoffen door een woonwijk. Er is sprake van toename van luchtverontreiniging, geluidsoverlast en trillingsgevaar. Diverse onderzoeken zijn slechts uitgevoerd in relatie tot het nieuwe gemeentehuis. De aanwezige en toekomstige woningen moeten hierbij meegenomen worden.
- 2.10 Het derde spoor wordt gesitueerd ten westen van de bestaande sporen en vormt dan de directe verbinding richting Tiel. Er is hiervoor geen ruimte. Er zijn in tegenstelling tot hetgeen in het rapport staat, geen schermen ter bescherming van de huizen aan de Bemmelseweg.
- 2.11 De woonbebouwing ten westen van het station mag in deze procedure niet worden meegenomen.
- 2.12 Doordat deze procedure reeds vele, vele jaren duurt, zijn een aantal rapporten achterhaald en verouderd. De bijlagen maken geen verzorgde en weloverwogen indruk.
- 2.13 Er wordt verwezen naar de zienswijze d.d. 2 april 2010. Het een en ander is aan de orde geweest in het Rapport Inspraakreacties d.d. 8 juni. Een aantal argumenten is in deze fase nog steeds van toepassing. Een zeer hoge prioriteit heeft de aanleg van een doelmatige tunnel voor alle verkeer inclusief fietsers en voetgangers in het verlengde van de Nieuwe Aamsestraat.
- 2.14 Gezien deze tijd van grote financiële onzekerheden en bezuinigingen is de financiering niet voldoende gegarandeerd. Dit wordt benadrukt door vele uitspraken in de media.
- 2.15 In Hét Gemeente Nieuws van maart 2011 stond een merkwaardig artikel. Er is nog geen overeenkomst met Heinz. Afspraken moeten duidelijk vastliggen alvorens met een bestemmingsplan te starten.

Reactie:

- 2.1 Op basis van artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening wordt de terinzagelegging van een ontwerpbestemmingsplan bekendgemaakt. Dit gebeurt door plaatsing van een advertentie in een huis-aan-huisblad. Deze kennisgeving wordt tevens in de Staatscourant geplaatst en langs elektronische weg (gemeentelijke website) bekend gemaakt. De bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan voldoet hiermee aan de wettelijke bepalingen.

De omstandigheden dat het huis-aan-huisblad niet overal goed verspreidt wordt, laat de rechtspraak overigens voor risico van de burger.

De bezwaarde kan zich eventueel aanmelden op Nieuweplannen.nl. Nieuweplannen.nl is door iedereen en volledig vrij te gebruiken. Door het interessegebied aan te geven en een e-mailadres op te geven krijgt u automatisch een e-mail zodra er wijzigingen, zoals nieuwe plannen, hebben plaats gevonden.

- 2.2 Het is correct dat het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente zich enkel richt op ontwikkelingen aan de oostzijde van het spoor. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt echter ingegaan op de plannen voor het totale gebied Elst Centraal. Zoals de inleiding van hoofdstuk 4 al beschrijft: *“Om het Huis der Gemeente, de fietsenstalling, de P+R garage en de kantoren, die door middel van dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, in een ruimer kader te plaatsen wordt in dit hoofdstuk de stedenbouwkundige visie beschreven die voor Elst Centraal als geheel is ontwikkeld”*. Om de ontwikkelingen aan de westzijde mogelijk te maken, moet er ook voor dit deel een nieuwe bestemmingsplan opgesteld worden. Het bestemmingsplan zal op dit punt niet aangepast worden.
- 2.3 Delen van de tangentiële structuur (Ceintuurbaan en Bussel) zijn al gereed. De werkzaamheden voor de aanleg van een ander deel van de tangentiële structuur, namelijk de Zuidtangent, zijn inmiddels begonnen. De planning is, dat het viaduct medio 2012 klaar is en dat de aansluitende wegdelen dan ook klaar zijn. Openstelling van de weg wordt verwacht in het 3e kwartaal van 2012. Dit is ook terug te lezen in Nieuwsbrief Tangent Elst, nummer 3 van maart 2011. Juist de aanleg van dit deel is van belang voor de ontwikkelingen in Elst Centraal. De tunnel(s) onder het spoor worden niet geregeld in dit ontwerpbestemmingsplan, maar in het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra. Wij zien geen reden het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.
- 2.4 Enkele onderzoeken zijn verricht voor het gehele projectgebied van Elst Centraal. Voor deze rapporten geldt dan ook dat het onderzoeksgebied groter is dan het plangebied voor dit bestemmingsplan. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan (o.a. in hoofdstuk 6) zijn de conclusies van de verschillende rapporten samengevat. Hier wordt alleen ingegaan op de onderzoeken in relatie tot het plangebied van het bestemmingsplan. Wij zien geen reden – zie ook zienswijze onder 2.9 – om de onderzoeksrapporten of het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.
- 2.5 Wij ontkennen dat rapporten zijn verouderd. Er wordt voortdurend bekeken of recente ontwikkelingen/veranderingen invloed hebben op de plannen en de onderzoeken die zijn verricht. Indien nodig worden onderzoeken geactualiseerd. Een mooi voorbeeld hiervan is het Actualisatie-onderzoek Externe veiligheid plangebied Elst Centraal van 17 mei 2010. Daarbij is in de rapporten of bij de uitwerking al rekening gehouden met toekomstige groei van het spoorverkeer.
- 2.6 Het risico van het treinverkeer (inclusief goederen en vervoer gevaarlijke stoffen) is ook onderzocht. Het onder reactie 2.5 al aangehaalde actualisatie-onderzoek Externe veiligheid plangebied Elst Centraal van 17 mei 2010 gaat het aspect externe veiligheid. Overigens is daarbij ook een doorkijk naar 2020 in opgenomen.
- 2.7 Het wachtpoor is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.
- 2.8 Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is wel degelijk zorgvuldig gekeken naar de bereikbaarheid bij calamiteiten. De plannen zijn samen en met goedkeuring van lokale brandweer en regionale hulpverleningsdiensten (Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland - Midden) opgesteld.

- 2.9 De aspecten externe veiligheid, geluid, trillingen en luchtkwaliteit zijn onderzocht. Waar nodig worden maatregelen genomen, zodat er geen overschrijding zal optreden. Overigens hebben de ontwikkelingen die mogelijk gemaakt worden met dit bestemmingsplan zelf geen/nauwelijks invloed op de genoemde aspecten. De spoorlijn maakt daarbij geen onderdeel uit van het plangebied. Daar waar de ontwikkelingen effect hebben op de omgeving is dit onderzocht. Er is in dit bestemmingsplan geen sprake na nieuwe woningbouw.
- 2.10 Het derde spoor (keerspoor) maakt ook geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Dit wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra.
- 2.11 Zoals al bij reactie 2.2 aangegeven, richt dit bestemmingsplan zich alleen op ontwikkelingen aan de oostzijde van het spoor. Ontwikkelingen aan de westzijde - waaronder woningbouw - worden niet meegenomen in deze procedure.
- 2.12 Zie reactie 2.5. Wij zien niet in waarom de bijlagen geen verzorgde en weloverwogen indruk achterlaten. Wij zien dit als een persoonlijke aanname en nemen deze ter kennisname aan.
- 2.13 De bezwaarde verwijst naar het 'Rapport inspraakreacties Voorontwerp-bestemmingsplan 'Infra, Elst Centraal'. Dit is een ander bestemmingsplan, waarvan de procedure nog loopt (is vertraagd). Zoals al bij reactie 2.3 is aangegeven, maakt de tunnel geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.
- 2.14.1 Zoals ook in hoofdstuk 8 economische uitvoerbaarheid is opgenomen zijn voor de bouw van het Huis der Gemeente en de ontsluitende infrastructuur voldoende middelen in de gemeentelijke begroting opgenomen. Deze fase van Elst Centraal is financieel uitvoerbaar, gelet op de geraamde kosten en opbrengsten van de nieuw bestemde functies en de bestemmingsreserve die de gemeente heeft getroffen voor Elst Centraal. De kantoren zullen voor eigen rekening en risico ontwikkeld worden door een private ontwikkelaar en de P+R garage door NS Poort.
- Uit de aangehaalde uitspraken uit de media blijkt dat de politiek kritisch meekijkt naar de kosten van de bouw van het Huis der Gemeente.
- 2.15 Het artikel slaat op de voortgang van het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra. Voor het bestemmingsplan Elst Centraal, HdG is geen overeenstemming met Heinz nodig.

Bezwaarde 3

Samenvatting

- 3.1 Het Huis der Gemeente wordt gebouwd op de plaats waar nu een parkeerterrein is ingericht voor ongeveer 500 parkeerplaatsen. Grote parkeerproblemen in veel woonstraten rondom het NS-station worden verwacht. Voordat met het bouwrijp maken van de grond voor het Huis der Gemeente wordt begonnen moet een tijdelijk parkeerterrein worden ingericht met een capaciteit van ongeveer 500 parkeerplaatsen in de nabijheid van de spoorwegovergang.
- 3.2 Voor de nog te bouwen parkeergarage zal een regime van betaald parkeren gaan gelden. Er wordt verwacht dat veel NS-reizigers die met de auto komen, uitwijkgedrag gaan vertonen, in de woonwijken gaan parkeren en bereid zijn enkele honderden meters te gaan lopen om betaald parkeren te vermijden. Daarom wordt gevraagd daar op tijd op te anticiperen met flankerend beleid. Dat beleid moet voldoende draagvlak hebben van bewoners van het betreffende gebied, dus besluiten nemen na goed overleg met bewoners.
- 3.3 De gemeente Overbetuwe zou plannen moeten ontwikkelen waardoor gemeenteambtenaren worden gestimuleerd om voor woon-werkverkeer zo veel mogelijk gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dat heeft een gunstig effect op het aantal verkeersbewegingen, de parkeerdruk in het gebied en het milieu.
- 3.4 Er wordt aandacht gevraagd voor de huisvesting van BSO 't Strand. Het pand ligt middenin het plangebied, en er is nog geen alternatief voor huisvesting. Veel inwoners van Westeraam vinden dat er nu al een groot tekort is aan plaatsen voor kinderopvang. Gevraagd wordt aan de gemeente mee te werken aan andere huisvesting voordat het pand gesloopt moet gaan worden.

Reactie:

- 3.1 Voor het bouwrijp maken van de grond voor het Huis der Gemeente zal er een alternatief parkeerterrein beschikbaar zijn, vergelijkbaar met het huidige parkeerterrein en in de directe nabijheid van de spoorwegovergang. Inmiddels is hiervoor een zogenaamde projectomgevingsvergunning in procedure gebracht.
- 3.2 Het college van burgemeester en wethouders stemde op 25 januari 2011 in met de uitgangspunten uit de Parkeernota Elst Centraal. Hierin staan maatregelen genoemd die genomen kunnen worden om de overlast voor de bewoners tot een minimum te beperken. Welke maatregel genomen worden en in welke vorm moet nog nader bepaald worden. Hierbij zullen de bewoners (en andere belanghebbenden) in een vroeg stadium betrokken worden. Deze zienswijze ziet op een mogelijk indirect gevolg van voorliggend bestemmingsplan en niet op een direct gevolg van het bestemmingsplan. De flankerende maatregelen zoals hiervoor bedoeld, zullen door middel van separate (verkeers)besluiten en uitvoeringsmaatregelen uitgevoerd worden. De zienswijze leidt derhalve niet tot een wijziging van het ontwerp bestemmingsplan.
- 3.3 Eind 2007 nam de gemeenteraad van Overbetuwe het initiatief om te komen tot een klimaatneutrale gemeente in 2030 en als tussenstap een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015. Met dat doel voor ogen is in 2009 het 'Uitvoeringsprogramma Duurzame Ontwikkeling en energieneutraliteit in Overbetuwe' opgesteld. Hierin wordt gesproken over het promoten van carpoolen, woon-werkverkeer per fiets en thuiswerken. Dergelijke maatregelen kunnen niet worden geregeld in een bestemmingsplan.

- 3.4 De locatie van BSO 't Strand ligt welliswaar in het projectgebied van Elst Centraal, maar maakt geen onderdeel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan.

Bij de huisvesting van Kikkerkoning/'t Strand aan de Nieuwe Aamsestraat is vanuit de gemeente nadrukkelijk aangegeven dat deze slechts van tijdelijke aard kon zijn vanwege de planvorming en fasering binnen Elst-Centraal. Desondanks en daarmee rekening houdende heeft Kikkerkoning besloten gebruik te maken van deze locatie voor de opening van een nieuwe vestiging. Het risico dat Kikkerkoning niet tijdig over een andere locatie beschikt is voor hen. De gemeente heeft altijd helder en tijdig gecommuniceerd over de (on)mogelijkheden van verlenging van het gebruik op deze locatie. De gemeente is bekend met het feit dat Kikkerkoning zich oriënteert op andere locaties.

De Gemeente is altijd bereid om met kinderopvangorganisaties mee te denken en te helpen voor wat betreft bestemmingsplannen, vergunningen of andere gemeentelijke taken. Wij nemen hiertoe echter geen initiatief.

Bezwaarde 4

Samenvatting

- 4.1 Vanwege de (locatieoverstijgende) beleidsoverwegingen in voorliggend ontwerpbestemmingsplan en het opdelen van het gehele betrokken gebied in verschillende nog te presenteren deelbestemmingsplannen wordt de rechtszekerheid ernstig en op een oneigenlijke wijze geschaad.
- 4.2 De effecten van voorliggend plan op de omliggende bestaande infrastructuur zijn nog onvoldoende bepaald en voorgelegd aan betrokkenen, laat staan getoetst in een wettelijke procedure, zoals een bestemmingsplan. Voor zover het nu voorgestane infrastructurele beleid kan overzien zal de uitwerking hiervan ernstige belemmeringen gaan betekenen voor haar bedrijfsvoering.
- 4.3 De vigerende bestemming en gebruiksmogelijkheden worden op een oneigenlijke wijze aangetast en overwegend gesaneerd, waarbij de consequenties geheel ten laste komen van de bezwaarde.

Reactie:

- 4.1 Gezien de verschillende stadia waarin de planvorming zich bevindt, is besloten om verschillende bestemmingsplannen op te stellen. De gemeente gaat daarbij wel uit van verschillende, onafhankelijke bestemmingsplannen. De plannen zijn dan ook zeker zelfstandig uit te voeren. De gemeenteraad heeft een zekere beleidsvrijheid als het gaat om het bepalen van de bestemmingsplangrenzen. Deze beleidsvrijheid wordt ingeperkt door wettelijke randvoorwaarden of randvoorwaarden die gelden vanuit een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting is, zie de beschrijving van de stedenbouwkundige visie in paragraaf 4, ingegaan op de locatieoverstijgende beleidsoverwegingen die bezwaarde noemt en uit de verschillende onderzoeken is niet gebleken dat de plangrens zoals die in voorliggend ontwerpbestemmingsplan is gehanteerd, in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Verder geeft bezwaarde ook niet concreet aan om welke redenen de gekozen plangrens in strijd is met de rechtszekerheid.
- 4.2 Naar aanleiding van de ingebrachte inspraakreacties en zienswijzen hebben wij door Mobycon een onderzoek naar de toekomstige inrichting en gebruik van de Energieweg laten verrichten. Doel van dit onderzoek was enerzijds om de gevolgen van het doortrekken van de Energieweg, hetgeen met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, voor de verkeersveiligheid en voor de bedrijfsvoering van de aan de Energieweg gelegen bedrijven, inzichtelijk te maken en anderzijds het formuleren van (herinrichtings)maatregelen om deze gevolgen te verzachten. Mobycon heeft het huidige gebruik van de Energieweg geïnterviewd en in kaart gebracht. Op basis van het huidige en toekomstige gebruik is een inrichtingsvoorstel voor de Energieweg gemaakt (Toekomstige inrichting en gebruik Energieweg te Elst, Mobycon, 28-06 2011). De conclusie van het onderzoek, welke door ons wordt onderschreven, is dat de bereikbaarheid van de bedrijven aan de Energieweg en de nieuwe functies in het bestemmingsplan (kantoren en P+R), alsmede de verkeersveiligheid, voldoende gewaarborgd kunnen worden met het treffen van de (herinrichtings)maatregelen zoals opgenomen in het herinrichtingsplan. Daar waar hinder zal optreden, wordt deze als minimaal beschouwd en geaccepteerd als aanvaardbaar in het kader van te verwachten hinder in normale deelname aan het verkeer. Met de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan zullen wij ons conformeren aan de herinrichtingsmaatregelen zoals deze zijn opgenomen in het inrichtingsvoorstel. Zowel de inventarisatie als het inrichtingsvoorstel is voorgelegd aan de bedrijven aan de Energieweg.

- 4.3 De vigerende bestemming en de gebruiksmogelijkheden hierin blijven ongewijzigd. Er is dus geen sprake van aantasting en sanering van de huidige planologische rechten.

Bezwaarde 5

Samenvatting

- 5.1 Er wordt verzocht de eerder ingediende zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra woordelijk als herhaald en ingelast te beschouwen.
- 5.2 Het is onbegrijpelijk dat de zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra, betreffende de ontsluiting van het HdG, de P+R garage en de kantorenstrip niet zijn meegenomen in het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente.

Gelet op de systematiek van de Awb en de Wro is deze handelwijze rechtens discutabel. Stel dat er geen zienswijzen ingediend zouden worden tegen het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, HdG met betrekking tot de ontsluiting van het Huis der Gemeente, de P+R garage en de kantorenstrip, dan zou dat bestemmingsplan in zoverre rechtens onaantastbaar worden.

- 5.3 Uit de Stedenbouwkundige visie Elst Centraal volgt duidelijk dat sprake is van een onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Elst Centraal. Er is sprake van planologische, organisatorische en fysieke (en overigens ook financiële) samenhang tussen de deelgebieden alsook van één gezamenlijke infrastructuur. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten de verschillende deelgebieden van Elst Centraal in één bestemmingsplan geregeld worden.

Blijkens de MvT gaat het bij een goede ruimtelijke ordening om de belangen van een goede leefomgeving en een duurzame ruimtelijke ordening, waarbij vanuit verschillende beleidsterreinen kwaliteitseisen moeten worden vertaald naar concrete ruimtelijke situaties. De concrete invulling vindt plaats bij de bepaling van de materiële bestemmingsinhoud, door afweging alle betrokken belangen, zowel bovengemeentelijke, gemeentelijke als particuliere belangen. Vanwege het opknippen van het bestemmingsplan Elst centraal wordt niet aan deze uitgangspunten voldaan.

Door het opknippen wordt de bezwaarde onevenredig in zijn belangen geschaad doordat – om te voorkomen dat de deelgebieden die het eerst in procedure worden gebracht rechtens onaantastbaar worden en in het kader van de deelgebieden die later in procedure worden gebracht als een gegeven moeten worden beschouwd – feitelijk gedwongen worden tegen alle deelgebieden in rechte op te komen. Is er sprake van détournement de procedure?

- 5.4 Belanghebbenden is tijdens de informatieavond over het plan Elst Centraal voorgehouden dat men pas tegen het plan zou kunnen ageren voor zover het deel van het gebied Elst Centraal in de onmiddellijke nabijheid van de gronden/opstallen van de betreffende belanghebbende in procedure zou worden gebracht. Daarbij is de belanghebbenden niet ook voorgehouden dat dan niet meer de mogelijkheid bestaat tegen de andere delen die eerder in procedure zijn gebracht te ageren (en dat die andere gedeelten dan dus als een gegeven zouden moeten worden beschouwd).
- 5.5 Voor zover bekend is bij toetsing aan de Wet luchtkwaliteit uitsluitend gekeken naar de gevolgen vanwege Elst Centraal, HdG. Niet ook naar de gevolgen voor luchtkwaliteit vanwege de andere onderdelen van Elst Centraal en directe omgeving. Vanwege de onlosmakelijke samenhang moet worden beoordeeld of het plan Elst Centraal in zijn totaliteit voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

- 5.6 Hetzelfde geldt voor geluidhinder. In het kader van het bestemmingsplan is uitsluitend de geluidhinder vanwege het wegverkeer (en railverkeer) akoestisch beschouwd. Niet ook (cumulatief) in relatie tot het industrielawaai vanwege het industrieterrein De Aam. Gelet ook op het feit dat een ander deelgebied van het project Elst Centraal nieuwe woningen voorstaat, had ook dit in het kader van het ontwerpbestemmingsplan akoestisch moeten worden beschouwd.
- 5.7 Evenzo met betrekking tot de externe veiligheid. Ook in het kader van de uitvoerbaarheid. Feit is dat de verantwoording van de toename van het groepsrisico in het kader van Elst Centraal, HdG uitsluitend is gericht op de risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Een verantwoording van de stijging van het groepsrisico ten gevolge van Heinz en Formuchem ontbreekt nog. Zolang de geldende milieuvergunningen van Heinz en Formuchem voor zover dat de risicovolle installaties betreft niet zijn ingetrokken, moet daar nu reeds rekening mee gehouden worden.
- 5.8 Overigens wordt gemeend dat het voorliggende ontwerp onvoldoende zekerheden/waarborgen biedt om de verantwoording van de stijging van het groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te kunnen rechtvaardigen.
- 5.9 In verband met de onlosmakelijke samenhang moeten de verschillende deelgebieden gezamenlijk te worden aangemerkt als één activiteit in de zin van het Besluit m.e.r. en dat daarom, omdat hier wellicht sprake is van een activiteit als bedoeld in bijlage-onderdeel C of D onder 11.1 of de uitvoering van een stadsproject als bedoeld in bijlage-onderdeel D onder 11.2, bij de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan wellicht een m.e.r. (beoordelings)rapportage had moeten worden opgesteld. Er is ten onrechte niet (kenbaar) getoetst of hier sprake is van een m.e.r.(beoordelings)plicht.
- 5.10 Er wordt aandacht gevraagd voor het arrest van HvJ EG van 15 oktober 2009, C-255/09 (Commissie t. Nederland). Daaruit volgt dat volgens het Hof bij de activiteiten waarvoor een m.e.r. (beoordeling) gemaakt moet worden niet alleen gekeken dient te worden naar de omvang van het project (de drempelwaarden), maar ook dient te worden gekeken naar andere factoren als bedoeld in bijlage III van Europese Richtlijn 85/337/EEG.
- Gelet op o.a. (1) het cumulatieve effect van de emissies van de bronnen in de omgeving van Elst Centraal (spoorlijn, Heinz, bedrijventerrein De Aam etc.) qua geluid, geur, luchtkwaliteit en trillinghinder (2) de nabijgelegen Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijngebieden 'Gelderse Poort' en 'Waal', (3) het (cumulatieve) risico van ongevallen vanwege de activiteiten met gevaarlijke stoffen in de omgeving van het plangebied en de transportassen (en de overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico) en (4) de aard en ligging van het project in de stedelijke kern van Elst (in relatie ook tot de VINEX-woningbouwlocatie Westeraam) en (5) de aanpassing van de spoorweginfrastructuur met een overloopspoor en een keerspoor hadden bedoelde factoren in ogenschouw moeten worden genomen bij het beoordelen van de m.e.r. (beoordelings)plicht.
- 5.11 Met betrekking tot de mogelijke trillingshinder is een onderzoek uitgevoerd naar de verwachten trillingsimmissie van railverkeer in het nieuw te bouwen gemeentehuis. Dat onderzoek had, ook vanwege de onlosmakelijke samenhang met de andere deelgebieden, meer verstrekkend moeten plaatsvinden. Feit is dat uit het onderzoek naar de trillingshinder is gebleken dat niet zal worden voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn Trillingen Deel B.

- 5.12 Als gevolg van de voorgestane ontsluiting (met bijbehorende voorzieningen zoals de P+R garage, in totaal ca. 900 parkeerplaatsen) via de Energieweg wordt de bezwaarde (onaanvaardbaar) in de bedrijfsvoering geschaad. Daarbij komt de verkeersveiligheid ontoelaatbaar in het gedrang. De ontsluiting, waar het bestemmingsplan (indirect) in voorziet, zal leiden tot een ander en meer intensief gebruik van de Energieweg waardoor de bedrijfsvoering van de bedrijven aan de Energieweg en de verkeersveiligheid ter plaatse ernstig zullen worden belemmerd.

De omliggende gronden – in het bijzonder de ontsluiting van het plangebied via de Energieweg – is ten onrechte niet meegenomen bij de verantwoording van het plan wat betreft de verkeersaspecten. Kan een verkeersveilige ontsluiting van de beoogde voorzieningen worden gewaarborgd? Gewezen wordt op jurisprudentie: ABRvS d.d. 23 juli 2003, zaaknr. 200204547/1 en ook de volgende overweging in Vzt. ABRvS d.d. 8 december 2009, zaaknr. 200904971/1/R3: *“Voorop staat dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening op voorhand inzichtelijk dient te zijn of een verkeersveilige situatie, zowel in het plangebied als op de aansluitende wegen daarbuiten, kan worden gegarandeerd.”*

De inrichting van bezwaarde ontsluit (uitsluitend) via de Energieweg. Dat kan ook niet anders. Vanwege de beperkte ruimte op het bedrijfsperceel, is er geen of nauwelijks ruimte om vrachtwagencombinaties en/of ander zwaar materieel te plaatsen en daarmee te manoeuvreren. Het komt regelmatig voor dat vrachtwagencombinaties en ander zwaar materieel op de Energieweg wordt geplaatst en dat aldaar met vrachtwagens/vrachtwagencombinaties wordt gemanoeuvreed en dat op de Energieweg wordt geladen en gelost. De Energieweg is immers een doodlopende weg en wordt sinds de aanleg daarvan vrijwel uitsluitend gebruikt door het beperkt aantal bedrijven gelegen aan de Energieweg.

Er wordt gewezen op een uitspraak van de ABRvS van 30 januari 2008, zaaknr. 200607148/1.

- 5.13 Het bestemmingsplan zou pas vastgesteld mogen worden als de bedoelde tangenstructuur zodanig concreet is dat van de verwezenlijking hiervan redelijkerwijs kan worden uitgegaan.
- 5.14 De verkeerskundige gevolgen van Elst Centraal zijn nog niet voldoende inzichtelijk. Dit blijkt uit het aangekondigde onderzoek over het huidige en toekomstige gebruik van de Energieweg
- 5.15 Er hebben gesprekken plaatsgevonden teneinde de ontsluiting van de inrichting op een andere wijze te doen plaatsvinden. De gewijzigde ontsluiting zou er onder andere in voorzien dat er aan de achterzijde van het perceel kan worden uitgereden. In verband met die gewijzigde ontsluiting zou het bedrijfsperceel van cliënten anders moeten worden ingericht en zouden er – om dat mogelijk te maken – grond moeten worden overgedragen.

Van die mogelijke nieuwe situatie is ook uitgegaan in o.a. de Stedenbouwkundige Visie Elst Centraal zoals die aan het ontwerpbestemmingsplan mede ten grondslag is gelegd. In ieder geval zolang daaromtrent niet volstrekt duidelijke afspraken zijn gemaakt is er een noodzaak bezwaar te blijven maken tegen het project Elst Centraal. Te meer nu uit de plankaart lijkt te volgen dat een deel van het bedrijfsperceel de bestemming Verkeer is toegekend en het gebruik daarvan onder het overgangsrecht is gebracht. Het onder het overgangsrecht brengen van onder het vorige bestemmingsplan legaal gebruik is in beginsel alleen mogelijk als aannemelijk is dat dit gebruik binnen de planperiode zal worden beëindigd. Ook hier blijft er dus een noodzaak om te blijven ageren tegen het project Elst Centraal.

- 5.16 Er wordt aandacht gevraagd voor het feit dat ook de in het plan Elst Centraal (aan de oostzijde) beoogde woningen in de nabijheid van de inrichting van de bezwaarde zal leiden tot een onaanvaardbare beperking van de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden en (concrete) uitbreidingsplannen alsmede dat ter plaatse van die woningen en werkvoorzieningen, vanwege de inrichting geen sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- werk- en leefklimaat.

Voor het bedrijf van de bezwaarde wordt in de VNG Brochure Bedrijven en Milieuzonering ten opzichte van een woonwijk met betrekking tot de aspecten geluid en stof een afstand van 200 meter geadviseerd. Daarnaast is er sprake van geur. Binnen het plan Elst Centraal worden op kortere afstand van de inrichting gevoelige bestemmingen toegestaan. De bedrijfsvoering zal hierdoor onevenredig worden belemmerd.

Hoewel het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, HdG niet voorziet in de woningen in de nabijheid van de inrichting, is er toch bezwaar vanwege de onlosmakelijke samenhang tussen de deelgebieden.

- 5.17 Bij het beoordelen van de (geluids)hinder in relatie tot het project Elst Centraal, is ten onrechte volstaan met een verwijzing naar de geldende milieuvergunning. Feit is dat het bestemmingsplan het kader dient te vormen voor de beoordeling van de vraag of met het oog op het bedrijf nieuwe gevoelige bestemmingen in de omgeving daarvan aanvaardbaar zijn.

Niet kan worden volstaan met een enkele verwijzing naar de milieuvergunning. Daarmee is volgens vaste jurisprudentie immers niet voldoende aangetoond dat het milieubelang in dat geval toereikend wordt gewaarborgd.

Gelet hierop alsmede gelet op de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de onlosmakelijke samenhang tussen de deelgebieden had het aspect industrielawaai nu reeds moeten worden beschouwd.

Opgemerkt zij nog dat in de akoestische onderzoeken naar het industrielawaai zoals die eerder zijn opgesteld en gebruikt ten behoeve van het project enkel rekening is gehouden met de aanwezige bedrijven. Ontwikkelingen die binnen de kaders die planologisch zijn toegestaan (percelen/panden die momenteel niet in gebruik zijn, mogelijke hogere milieucategorie) moeten daarbij worden meegenomen.

- 5.18 De uitgangspunten van de vastgestelde gemeentelijke nota geluid doen geen recht aan de feitelijke (autonome) situatie ter plaatse. De nota moet terzijde worden geschoven. De nota is in strijd met de Handreiking Industrielawaai.

Feit is dat in de directe nabijheid van de voorgestane kantoren zware bedrijvigheid is toegestaan en toegestaan is. Feit is ook dat in die kantoren en binnen de bestemming Verkeer gedurende een langere periode van de dag personen verblijven, die een zekere bescherming tegen onaanvaardbare geluid- en geurhinder behoeven. Zie bijvoorbeeld ABRvS d.d. 7 juli 2010, zaaknr. 2000907545/1/R1 en ABRvS d.d. 15 januari 2003, zaaknr. 200200707/1.

- 5.19 De nadere bestemmingen “verkeer-, vervoer- en verblijfsvoorzieningen ten behoeve van het railverkeer” en “Evenementen” ex art. 5.1. van de regels zijn onvoldoende duidelijk. Ook op gronden met deze nadere bestemmingen kunnen gedurende een langere periode van de dag personen verblijven.
- 5.20 Opvallend is dat bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan wél rekening is gehouden met een emissieonderzoek d.d. 22 april 2007. In het kader van het onderhavige ontwerp is er dus wel gekeken naar de emissie en geurhinder van het bedrijf van bezwaarde, maar niet naar de overige hinder en die van de andere bedrijven op De Aam. Overigens is in het onderzoek geen rekening gehouden met een nieuwe tweede spuitcabine en is er twijfel over de representatieve bedrijfsomstandigheden. Het emissie- en geuronderzoek is onvoldoende.
- 5.21 Het is niet voldoende duidelijk of het ontwerp met de bijbehorende nieuwe bestemmingen in de omgeving van de Energieweg wel voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Ook hier wordt een integrale beoordeling gemist.
- 5.22 Er worden vraagtekens gesteld bij de economische uitvoerbaarheid van het project Elst Centraal. Er is onvoldoende invulling gegeven aan de wettelijke verplichting ex art. 3.1.6 Bro op grond waarvan inzicht moet worden gegeven aan de uitvoerbaarheid van het plan. Niet alleen is onvoldoende aangetoond dat voor de bouw van het Huis der Gemeente en andere voorzieningen voldoende financiële middelen beschikbaar zijn, maar daarnaast is volstrekt geen inzicht gegeven in hetgeen in de anterieure overeenkomst met de projectontwikkelaar over alle kostensoorten als genoemd in art. 6.2.3 en 6.2.4 van het Bro is geregeld.

Eerder (in 2009) was overigens nog sprake van een exploitatietekort van € 3,5 mln. Exclusief het tekort op de spoorse doorsnijdingen van in totaal € 3,8 mln. Daarnaast zouden voor het Huis der Gemeente in de “benodigde aanvullende middelen” moeten worden voorzien. Niet is inzichtelijk gemaakt in hoeverre in die tekorten is voorzien. De economische uitvoerbaarheid is dus niet voldoende inzichtelijk gemaakt.

- 5.23 Gelet op de herontwikkeling van de spoorzone en de met ontwikkelaar NS Poort en/of andere ontwikkelaars (kennelijk) gemaakte afspraken o.a. verband houdende met de overdracht van de gronden naar de gemeente – waarbij kennelijk is afgeweken van de normaal geldende aanbestedingsregels (zie memo aan gemeenteraad; kenmerk 09int00578) – en de voor Elst Centraal benodigde bijdragen van overheidswege en subsidies, is er wellicht sprake van (een vermoeden van) staatsteun als bedoeld in art. 87 van het EG-verdrag.
- 5.24 In het kader van de economische (en feitelijke) uitvoerbaarheid is de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg van Heinz een voorwaarde om ontwikkelingen in de spoorzone en Elst Centraal mogelijk te maken. Niet alleen is nog niet voldoende duidelijk of de zuidelijke ontsluiting van Heinz in het kader van een goede ruimtelijke ordening en milieuhygiënisch wel mogelijk is, maar daarnaast is geenszins onderbouwd dat de financiële gevolgen daarvan (ook in het kader van een mogelijke planschadeclaim van Heinz) voldoende zijn gewaarborgd.

- 5.25 Het is niet duidelijk of er in de exploitatieopzet rekening gehouden is met schade van belanghebbenden.
- 5.26 Om rechten veilig te stellen, is er reeds driemaal een zienswijze ingediend. De eerste (in 2005 tegen het ontwerp van het bestemmingsplan Elst Centraal, vervolgens tegen het ontwerp van het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra en nu tegen dit ontwerpbestemmingsplan. Het ligt in de rede dat de kosten die hiervoor gemaakt zijn (gedeeltelijk) moeten worden gecompenseerd.
- 5.27 Er is twijfel of bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan alle daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor de beoordeling van het ontwerp ter inzage zijn gelegd.
- 5.28 (aanvullende zienswijze)
In het kader van de onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende onderdelen van Elst Centraal en de daarbij betwisting van economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project, wordt gewezen op onderstaand persbericht:

Elst Centraal

De laatste informatiebijeenkomst over Elst Centraal die u heeft kunnen bijwonen, was in maart vorig jaar. Bij deze bijeenkomst was er, tot onze vreugde, een hoge opkomst. Een verslag van deze avond kunt u vinden onder actueel – projecten – Elst Centraal. Op deze pagina vindt u ook andere informatie over Elst Centraal, zoals de stedenbouwkundige visie en vorige nieuwsbrieven. In deze laatste bijeenkomst is aangegeven dat de gemeente het plan Elst Centraal gefaseerd wil uitvoeren en planologisch regelen via meerdere bestemmingsplannen. De bestemmingsplannen Elst Centraal, Infrastructuur en Huis der Gemeente hebben (of liggen) inmiddels als ontwerp ter inzage gelegen. Voor het bestemmingsplan Elst Centraal, Infrastructuur, dat onder meer de nieuwe auto- en fietstunnel onder het spoor bij het station regelt, is echter overeenstemming nodig met Heinz. Het overleg met Heinz over een nieuwe ontsluiting van hun bedrijfsterrein loopt nog en daarom is een vervolg van dit bestemmingsplan nog niet aan de orde. Wanneer bekend is wat hiervoor de beste oplossing is, dan krijgt u hierover bericht en praten we u meteen bij over de andere ontwikkelingen rondom Elst Centraal.

- 5.29 (aanvullende zienswijze)
In het kader van de betwisting van de uitvoerbaarheid van het project Elst Centraal wordt opgemerkt dat het plan de realisatie van (kwetsbare) objecten mogelijk maakt en dat in het rapport “Plan Elst Centraal, Overbetuwe: Externe veiligheid: inventarisatie, bestemmingsplan Huis der Gemeente” is aangenomen dat een route vervoer gevaarlijke stoffen wordt vastgesteld, die vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg over een afstand van minder dan 300 meter van het plan uitsluit. Zolang niet is gegarandeerd dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg op een afstand van 300 meter van het plangebied is uitgesloten, is de uitvoerbaarheid van het plan niet voldoende gegarandeerd.

Reactie

- 5.1 De zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra van de bezwaarde zijn hierbij als herhaald en ingelast beschouwd. De eerder ingediende zienswijzen komen voor het overgrote deel overeen met de bovengenoemde punten. Niet herhaald zijn de volgende punten:

- 5.1.1 Het is bij de bezwaarde onvoldoende duidelijk of bij de verantwoording van het groepsrisico is uitgegaan van de geprognosticeerde lagere vervoercijfers, vanwege kennelijk toegezegde vervoersbeperkingen. Blijkt dat het geval, is dat volgens de bezwaarde ten onrechte omdat de vervoersbeperkingen niet zijn gegarandeerd. Mede in verband hiermee meent de bezwaarde dat de overschrijdingen van de oriënterende waarde voor het groepsrisico onvoldoende is gemotiveerd.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van beperkt kwetsbare objecten mogelijk. Het groepsrisico ligt ongeacht het gebruik van de realisatiecijfers 2007 of de marktverwachting na realisatie van de infrastructuur onder de oriëntatiewaarde. Hoewel dit geen criterium is, is ook de hoogte van het groepsrisico meegewogen. De beperkte stijging van het groepsrisico wordt acceptabel geacht.

- 5.1.2 Bij de voorgestane infrastructurele voorzieningen is onvoldoende rekening houden met de feitelijke situatie en de gevestigde rechten en belangen van de bezwaarde.

Reactie

Het feit dat de bezwaarde al geruime tijd de openbare weg voor laden en lossen van vrachtwagens/vrachtwagencombinaties en het opslaan van materialen gebruikt, betekent niet dat de bezwaarde hiermee rechten heeft gevestigd. Het feitelijk gebruik dat niet in overeenstemming is met het geldende bestemmingsplan, biedt geen vrijbrief voor gebruik in de toekomst. De bereikbaarheid van het bedrijf van bezwaarde blijft gewaarborgd. In dit verband verwijzen wij tevens naar het gestelde onder de reactie op 4.2.

- 5.2 We hebben degenen die zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra indienden actief gewezen op de overheveling van een deel van het bestemmingsplan. Wij hebben hiermee de nodige zorgvuldigheid in acht genomen. Bezwaarde benoemt onvoldoende gemotiveerd en concreet welke geschreven en/of ongeschreven rechtsregels door ons zijn geschonden. Daarnaast zijn er, met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente, geen belangen van derden geschaad noch is aannemelijk gemaakt dat dit wel het geval is. Zie tevens de reactie onder 5.3.
- 5.3 Gezien de verschillende stadia waarin de planvorming zich bevindt, is besloten om verschillende bestemmingsplannen op te stellen. De gemeente gaat daarbij wel uit van verschillende, onafhankelijke bestemmingsplannen. De plannen zijn dan ook zelfstandig uit te voeren. De gemeenteraad heeft een zekere beleidsvrijheid als het gaat om het bepalen van de bestemmingsplangrenzen. Deze beleidsvrijheid wordt ingeperkt door wettelijke randvoorwaarden of randvoorwaarden die gelden vanuit een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting is ingegaan op de locatieoverstijgende beleidsoverwegingen die bezwaarde noemt en uit de verschillende onderzoeken is niet gebleken dat de plangrens zoals die in voorliggend ontwerpbestemmingsplan is gehanteerd, in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Er wordt nadrukkelijk opgemerkt dat de onderlinge samenhang (in het kader van een goede ruimtelijke ordening) van de bestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn, wordt betrokken bij de vaststelling van beide bestemmingsplannen. Door de plannen voor Elst Centraal in verschillende bestemmingsplannen op te knippen, kunnen juist de concrete ruimtelijke situaties op de diverse beleidsterreinen beoordeeld worden. Daarbij wordt in elk bestemmingsplan ingegaan op alle relevante aspecten en belangen. Er is dus zeker sprake van een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor alle plangebieden zal een volledige bestemmingsplanprocedure gevolgd worden. Dit betekent ook dat de bezwaarde – indien gewenst – tegen elk bestemmingsplan kan ageren. Er is dus zeker geen sprake van détournement de procedure.

- 5.4 Wij bestrijden ten eerste dat door de gemeente iets dergelijks is voorgehouden. Tijdens de informatieavond over het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra is de bestemmingsplanprocedure toegelicht. Hierbij is onder andere aangegeven hoe men zou kunnen ageren tegen het plan. Zoals bij wet is bepaald kan een ieder zienswijzen indienen, iets anders is dan ook zeker niet aangegeven. Nogmaals wordt gewezen op hetgeen in 5.3 al is toegelicht: de bestemmingsplannen zijn onafhankelijk van elkaar te realiseren, voor elk deelgebied wordt een volledige bestemmingsplanprocedure gevolgd en in elk van deze procedures kan men op de gebruikelijke manier ageren.
- 5.5 In tegenstelling tot wat de reclamant beweert, is wel degelijk gekeken naar de totale ontwikkeling binnen Elst Centraal (overigens niet omdat er een onlosmakelijke samenhang is, maar in het kader van een integrale benadering). In de tweede alinea van hoofdstuk 7 van het 'Akoestisch onderzoek weg-/railverkeer en luchtkwaliteit' (M.2007.5652.12.R001) staat: *Aangezien het bekend is dat er in de nabije toekomst meer ontwikkelingen zullen plaatsvinden in het plangebied is, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, en de anticumulatie regel voor luchtkwaliteit, een grenswaardentoets uitgevoerd voor de stoffen NO₂ en PM₁₀...* Uit het bovenstaande kan worden opgemaakt dat luchtkwaliteit geen knelpunt vormt voor de ontwikkeling van het nieuwe gemeentehuis en de wijzigingen aan de infrastructuur.
- 5.6 Zoals eerder opgemerkt, is niet gebleken dat er een onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Elst Centraal is. Ook de ingebrachte zienswijzen motiveren niet dat er sprake zou zijn van een dergelijke onlosmakelijke samenhang. De nieuwe woningen waar de reclamant naar verwijst, maken geen deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. De vraag in hoeverre voor deze woningen vanuit akoestisch (of ander) oogpunt, een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd zal dan ook aan de orde komen bij een bestemmingsplanprocedure waarin de bouw van de woningen mogelijk wordt gemaakt. Binnen voorliggend ontwerp bestemmingsplan worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen toegevoegd. De genoemde aan te houden afstanden zijn dan ook niet relevant.
- 5.7 De gemeente heeft, omdat het bestemmingsplan een planologisch-juridisch kader biedt voor de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten, de effecten op het externe veiligheidsniveau van de plannen in de stationsomgeving van Elst, integraal beoordeeld. Ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan was de verwachting dat de vergunning van Formuchem zou zijn ingetrokken en een nieuwe revisievergunning voor Heinz (zonder de opslag en overslag van LPG in een tank) zou zijn verleend. Nu dat niet (tijdig) het geval is, houdt de gemeente rekening met de vergunde bedrijfsactiviteiten. Deze wijziging zal bij het vast te stellen bestemmingsplan worden betrokken.

In de rapportage met kenmerk M.2010.0941.00.R001 (d.d. 1 februari 2011) zijn de effecten vanwege Formuchem in beeld gebracht en in de rapportage met kenmerk M.2010.0941.01.R001 (d.d. 1 februari 2011) de effecten vanwege Heinz. Gezien de beperkte invloed van de realisatie van de beoogde kwetsbare bestemmingen op de hoogte van het groepsrisico, acht de gemeente het veiligheidsniveau acceptabel.

- 5.8 Gezien de ligging onder de oriëntatiewaarde wordt het bovenstaande als voldoende motivering gezien om geen separate verantwoording van het groepsrisico op te stellen. De beperkte stijging van het groepsrisico wordt acceptabel geacht.
- 5.9 Ook als de plannen gecombineerd worden, is er geen sprake van een mer-(beoordeling)plicht. Bij de aanleg van een weg moet het dan immers gaan om een weg van minimaal 5 km. Ook anderszins zijn er geen activiteiten die mer-(beoordelings)plichtig zijn.

Het bestemmingsplan wordt getoetst aan het Besluit mer zoals dat op 1 april 2011 gewijzigd is. Van de categorieën die bezwaarde noemt, is de onderstaande relevant:

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
-----------	---	---	---	---

Er wordt niet voldaan (ook niet als uitgegaan wordt van één bestemmingsplan voor de gehele ontwikkeling van Elst Centraal) aan de drempelwaarden zoals die hierboven zijn weergegeven.

Op basis van artikel 2 lid 5 van het Besluit mer moet ook als de drempelwaarde niet gehaald wordt, beschouwd worden of het opstellen van een MER noodzakelijk is.

5. Voor zover in de bijlage, onderdeel C, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt de verplichting tot het maken van een milieueffectrapport in zodanige gevallen. Voor zover in de bijlage, onderdeel D, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 van de wet:

- in zodanige gevallen en
- in overige gevallen waarin op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Hiervan zijn uitgezonderd de categorieën D 49.1, D 49.2 en D 49.3 van de bijlage bij dit besluit.

Als toetsingskader moet hierbij de bijlage bij de Europese mer richtlijn gehanteerd worden. Deze bijlage ziet op de aard, omvang en ligging van het project.

In dit verband achten wij - gelet op de aard en de omvang van het project (ruimschoots onder de drempelwaarden) en de ligging van het project (geen kwetsbare natuur of andere kwetsbare objecten in de buurt) - het opstellen van een MER niet noodzakelijk.

- 5.10 Zie 5.9. Het arrest is verwerkt in de wijziging van het Besluit mer zoals deze op 1 april 2011 inwerking is getreden.
- 5.11 Binnen het plangebied van Elst Centraal zijn geen andere trillingsbronnen dan het railverkeer. De rapportage 'beoordeling trillingen railverkeer' (M.2007.5652.04.R001) is opgesteld ten behoeve van de bouw van het nieuwe gemeentehuis op korte afstand van het spoor. Volgens het rapport wordt inderdaad niet voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn Trillingen Deel B als het Huis der gemeente binnen 11 meter wordt gebouwd van het hart van het spoor. Daarom is de afstand van het Huis der Gemeente en het hart van het spoor vergroot tot meer dan 17 meter. Deze afstand is in het bestemmingsplan vastgelegd in de bebouwingsgrens. Op basis van deze vergrootte afstand wordt geconcludeerd dat wel wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn Trillingen Deel B. De conclusie staat dus uitvoerbaarheid van dit plan zeker niet in de weg. Overigens worden diverse bouwmaatregelen voorgesteld die meegenomen worden bij het ontwerp van het nieuwe gemeentehuis.
- 5.12 Mobycon heeft het huidige gebruik van de Energieweg geïnventarieerd en in kaart gebracht. Op basis van het huidige en toekomstige gebruik is een inrichtingsvoorstel voor de Energieweg gemaakt (Toekomstige inrichting en gebruik Energieweg te Elst, Mobycon, 28-06 2011). Hierin wordt geconcludeerd dat de bereikbaarheid van de bedrijven aan de Energieweg en nieuwe functies in het bestemmingsplan (kantoren en P+R), alsmede de verkeersveiligheid, voldoende gewaarborgd kunnen worden met het treffen van maatregelen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is - zowel in het plangebied als op aansluitende wegen - dus wel degelijk gekeken naar het aspect verkeersveiligheid. Daar waar hinder zal optreden, wordt deze als minimaal beschouwd en geaccepteerd als aanvaardbaar in het kader van te verwachten hinder in normale deelname aan het verkeer. Zowel de inventarisatie als het inrichtingsvoorstel is voorgelegd aan de bedrijven aan de Energieweg.
- 5.13 Delen van de tangentiële structuur (Ceintuurbaan en Bussel) zijn al gereed. De werkzaamheden voor de aanleg van een ander deel van de tangentiële structuur, namelijk de Zuidtangent, zijn inmiddels begonnen. De planning is, dat het viaduct medio 2012 klaar is en dat de aansluitende wegdelen dan ook klaar zijn. Openstelling van de weg wordt verwacht in het 3e kwartaal van 2012. Dit is ook terug te lezen in Nieuwsbrief Tangent Elst, nummer 3 van maart 2011. Juist de aanleg van dit deel is van belang voor de ontwikkelingen in Elst Centraal. De tunnel(s) onder het spoor worden niet geregeld in dit ontwerpbestemmingsplan, maar in het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra. Verder merken wij op dat er vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, geen noodzaak bestaat om de tangentenstructuur te realiseren voordat voorliggend bestemmingsplan wordt vastgesteld.
- 5.14 Het aangekondigde onderzoek is inmiddels afgerond. Daarmee zijn de verkeerskundige gevolgen van Elst Centraal wel inzichtelijk. Zie reactie 5.12.
- 5.15 De gronden van de bezwaarde maken geen onderdeel uit van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan. Het perceel kadastraal bekend als Elst, sectie N, nummer 1846 is namelijk eigendom van de gemeente, maar wordt gebruikt door de bezwaarde. Het betreffende perceel is uit het plangebied gehaald.
- 5.16 Zoals eerder opgemerkt, zien wij geen onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Elst Centraal. De gevoelige bestemmingen waar de reclamant naar verwijst, maken dan ook geen deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Voorliggend ontwerpbestemmingsplan biedt wel een planologisch-juridisch kader voor het realiseren van kantoren, een gemeentehuis en een P&R

garage. Een P&R locatie is geen gevoelig object omdat daar niet gedurende een groot deel van de dag langdurig mensen verblijven. De kantoren en het gemeentehuis zijn wel te betitelen als objecten waar gedurende een groot deel van de dag langdurig mensen verblijven. Om deze reden is in de toelichting een verantwoording van de aspecten geluid en externe veiligheid gegeven.

- 5.17 Zie reactie 5.16. Bij het bepalen van de aan te houden afstanden tussen milieugevoelige en milieubelastende objecten kan in eerste instantie worden uitgegaan van de richtafstanden zoals deze zijn opgenomen in de brochure bedrijven en milieuzonering van de VNG. Omdat deze afstanden slechts richtafstanden betreffen, kan in tweede instantie worden gekeken naar de daadwerkelijke milieuhinder van milieubelastende objecten. In dat kader kan de milieuvergunning als uitgangspunt worden gehanteerd. In laatste instantie kunnen, om een exact beeld te krijgen van de feitelijke milieubelasting, onderzoeken worden uitgevoerd. In het kader van voorliggend bestemmingsplan is gekeken naar de richtafstanden uit de genoemde brochure, de milieuvergunning van omliggende bedrijven en zijn verschillende onderzoeken (geluid, externe veiligheid, stof- en geurhinder) uitgevoerd. Uit de genoemde gegevens en de onderzoeken is niet gebleken dat het aspect milieuhinder afkomstig van bedrijven een belemmering voor voorliggend ontwerpbestemmingsplan vormt. De ingebrachte zienswijze is onvoldoende concreet voor het aannemen van het tegendeel.
- 5.18 Zie reactie 5.16.
- 5.19 Wat onder verkeer-, vervoer- en verblijfsvoorzieningen ten behoeve van het railverkeer moet worden verstaan, wordt uitgelegd in de begripsomschrijving van het bestemmingsplan. Deze functie ziet niet op het verblijf van personen gedurende een langere periode van de dag. De regeling omtrent evenementen is onderdeel van het evenementenbeleid van de gemeente Overbetuwe. Een evenement is voor wat vergelijkbaar met objecten waarin gewerkt of gewoond wordt (zowel qua duur als frequentie van het verblijf). De milieuhinder afkomstig van bedrijven vormt dan ook geen belemmering voor de regeling omtrent evenementen zoals deze is opgenomen. De evenementen zijn niet meegenomen in het externe veiligheidsonderzoek. Er zit ook geen beperking op de frequentie van het aantal evenementen in de (standaard)regeling.
- 5.20 Zie reactie 5.16. De zienswijze is onvoldoende concreet om te concluderen dat het emissie en geuronderzoek onvoldoende zijn. De milieuaspecten die in het kader van de aan te houden afstand tot milieugevoelige objecten, bepalend zijn, zijn voldoende onderzocht en meegenomen in voorliggend ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is de tweede spuitcabine geen concrete uitbreiding die in het kader van voorliggend bestemmingsplan moet worden meegenomen.
- 5.21 Er zijn parkeernormen opgenomen in de regels. Hierin wordt een koppeling gelegd met functie, bedrijfsvloeroppervlakte en aantal benodigde parkeerplaatsen.

Uitgaande van de parkeernormen die in de regels zijn opgenomen en uitgaande van de oppervlakten kantoor en maatschappelijke functies die mogelijk worden gemaakt (en zoals deze in de toelichting worden beschreven), is de parkeerbehoefte maximaal 477 parkeerplaatsen (hierbij is voor zowel de maatschappelijke functie als voor de kantoren de hoge norm die geldt voor kantoren met een publieksbalie gehanteerd). Binnen de bestemming maatschappelijk worden 75 parkeerplaatsen gerealiseerd voor bezoekers. Binnen de bestemming kantoor worden 100 parkeerplaatsen op maaiveldniveau gerealiseerd. Dit betekent dat het restant van de parkeerplaatsen ($477 - 175 = 302$) moet worden gezocht in de te realiseren parkeergarage. Uitgaande

van een parkeergarage met 4 lagen (het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om een parkeergarage met 5 lagen te realiseren) kunnen er 525 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Indien daar de 302 parkeerplaatsen van worden afgetrokken, resteert een capaciteit van 223 parkeerplaatsen voor gebruikers van de P&R voorziening. Bij deze berekening is voor zowel de norm die geldt voor de bestemming kantoor (2,55) als de te realiseren P&R garage (4 lagen) uitgegaan van een worst case scenario.

Wordt uitgegaan van het scenario waarin voor de bestemming kantoor de norm voor kantoren zonder publieksbalie wordt gehanteerd (1,55) en dat de P&R garage in 5 lagen wordt uitgevoerd, dan resteert een capaciteit van (880-397) 483 parkeerplaatsen voor gebruikers van de P&R voorziening.

In beide scenario's biedt het bestemmingsplan voldoende ruimte voor het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen. De berekening zoals deze hiervoor is weergegeven is na te rekenen aan de hand van de gegevens zoals die zijn opgenomen in de toelichting bij het bestemmingsplan.

De parkeernorm zoals die is opgenomen onder de bestemming Kantoor zal echter wel, mede naar aanleiding van de zienswijze, worden opgenomen in de algemene regels zodat deze ook voor de bestemming Maatschappelijk geldt.

- 5.22 Het plangebied Huis der Gemeente is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Elst Centraal waarvoor in 2010 een integrale grondexploitatie is opgesteld. Voor de gebiedsontwikkeling Elst Centraal is een sluitende grondexploitatie opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad (raadsbesluit 29 juni 2010). Tevens zijn de grondopbrengsten bepaald op basis van de residuele grondwaardemethode en zijn aanvullende subsidies opgenomen. De vastgestelde grondexploitatie Elst Centraal is niet openbaar aangezien grondeigenaren of andere zakelijk gerechtigden in het gebied hieruit een onevenredig voordeel kunnen halen. Dit is inmiddels bevestigd door diverse uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente staat echter vast.
- 5.23 De constatering van bezwaarde dat er wellicht sprake is van (een vermoeden van) staatssteun als bedoeld in art. 87 van het EG-verdrag nemen we voor kennisgeving aan.
- 5.24 De zuidelijke ontsluiting van Heinz maakt geen deel uit van dit ontwerpbestemmingsplan. Zoals eerder gesteld gaat de gemeente voor de realisatie van de plannen rond Elst Centraal wel uit van verschillende, onafhankelijke bestemmingsplannen. De economische (en feitelijke) uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is dus niet afhankelijk van de eventuele nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg van Heinz.
- 5.25 De gemeente is van mening dat er, op basis van een planologische vergelijking tussen het geldende en het nieuwe bestemmingsplan, geen sprake kan zijn van planschade die voor tegemoetkoming in aanmerking dient te komen.

- 5.26 Een zienswijzeprocedure biedt een ieder de mogelijkheid om indien hij van mening is dat zijn belangen onvoldoende in het ontwerpbestemmingsplan zijn meegenomen, dit in het kader van een bestemmingsplanprocedure kenbaar te maken. Zodat de gemeente deze belangen nadrukkelijk kan en moet meewegen bij het vaststellen van het bestemmingsplan. De mogelijkheid om zienswijzen in te dienen, is daarmee een onderdeel van de besluitvormingsprocedure en vormt geen onderdeel van de rechtsbeschermingsprocedure. Kosten verbonden aan het indienen van zienswijzen, indien noodzakelijk, behoren tot het normale maatschappelijke risico waarin de gemeente (en de overheid in het algemeen) besluiten moet nemen om het algemeen belang te dienen. Er rust dan ook geen geschreven of ongeschreven rechtsplicht op de gemeente om deze kosten te vergoeden.
- 5.27 Naar onze mening zijn alle relevante stukken ter inzage gelegd. De zienswijze is onvoldoende concreet geformuleerd en wordt dan ook ter kennisname aangenomen.
- 5.28 Zoals onder 5.3 al aangegeven, bestrijden wij de onlosmakelijke samenhang. Ook in dit persbericht is te lezen dat het gaat om verschillende zelfstandige bestemmingsplannen. Hoewel de bestemmingsplanprocedure voor Elst Centraal, Infra stil ligt (i.v.m. het overleg met Heinz), gaat de procedure voor het bestemmingsplan Elst Centraal, HdG door.
- 5.29 De gemeente is niet meer voornemens om het wegtransport van gevaarlijke stoffen te reguleren door middel van een Route vervoer gevaarlijke stoffen. Routeren van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg draagt volgens de gemeente en de brandweer voor de ontwikkeling van de stationsomgeving van Elst niet of nauwelijks bij aan de verbetering van de veiligheid. De gemeente kiest ervoor om het transport van LPG over de weg door het plangebied Elst Centraal in eerste instantie niet te beperken. Voor de brandweer en de Veiligheidsregio is het duidelijk dat de huidige situatie (gelijkvloerse kruising van het spoor) onveiliger is dan de toekomstige situatie met tunnel.

In de rapportage met kenmerk M.2007.5652.22.R001 (d.d. 19 april 2011) zijn de onderzoeksresultaten weergegeven. Beoordeling van de verandering van het groepsrisico ten gevolge van het plan vindt plaats door de vergelijking van de autonome ontwikkeling met de planontwikkeling. Om de stijging van het groepsrisico als gevolg van het plan te beoordelen zijn daarom drie omgevingssituaties beschouwd:

- Autonome ontwikkeling: de huidige en geprojecteerde bebouwing en aanwezigen (A).
- Planontwikkeling Huis der Gemeente en Kantorenstrip: de autonome ontwikkeling en het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente (P HdG).
- Planontwikkeling totaal: de autonome ontwikkelingen en het gehele plan Elst Centraal (P Totaal).

Uit het onderzoek volgt dat het plan niet binnen de normcontour voor het plaatsgebonden risico ligt. Het groepsrisico stijgt als gevolg van het bestemmingsplan Elst Centraal Huis der Gemeente en is bij het realistisch scenario minder dan 0,01 maal de oriëntatiewaarde. Het risico van het wegtransport is bij het realistisch scenario circa een factor 40 lager dan dat van het spoortransport (0,4 maal de oriëntatiewaarde bij ontwikkeling plan Elst Centraal).

Bezwaarde 6

Samenvatting

- 6.1 = 5.1 Er wordt verzocht de eerder ingediende zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra woordelijk als herhaald en ingelast te beschouwen.
- 6.2 = 5.2 Het is onbegrijpelijk dat de zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra, betreffende de ontsluiting van het HdG, de P+R garage en de kantorenstrip niet zijn meegenomen in het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente.

Gelet de systematiek van de Awb en de Wro is deze handelswijze rechtens discutabel. Stel dat er geen zienswijzen ingediend zouden worden tegen het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, HdG met betrekking tot de ontsluiting van het Huis der Gemeente, de P+R garage en de kantorenstrip, dan zou dat bestemmingsplan in zoverre rechtens onaantastbaar worden.

- 6.3 = 5.3 Uit de Stedenbouwkundige visie Elst Centraal volgt duidelijk dat sprake is van een onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Elst Centraal. Er is sprake van planologische, organisatorische en fysieke (en overigens ook financiële) samenhang tussen de deelgebieden alsook van één gezamenlijke infrastructuur. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten de verschillende deelgebieden van Elst Centraal in één bestemmingsplan geregeld worden.

Blijkens de MvT gaat het bij een goede ruimtelijke ordening om de belangen van een goede leefomgeving en een duurzame ruimtelijke ordening, waarbij vanuit verschillende beleidsterreinen kwaliteitseisen moeten worden vertaald naar concrete ruimtelijke situaties. De concrete invulling vindt plaats bij de bepaling van de materiële bestemmingsinhoud, door afweging alle betrokken belangen, zowel bovengemeentelijke, gemeentelijke als particuliere belangen. Vanwege het opknippen van het bestemmingsplan Elst centraal wordt niet aan deze uitgangspunten voldaan.

Door het opknippen wordt de bezwaarde onevenredig in zijn belangen geschaad doordat – om te voorkomen dat de deelgebieden die het eerst in procedure worden gebracht rechtens onaantastbaar worden en in het kader van de deelgebieden die later in procedure worden gebracht als een gegeven moeten worden beschouwd – feitelijk gedwongen worden tegen alle deelgebieden in rechte op te komen. Is er sprake van détournement de procedure?

- 6.4 = 5.4 Belanghebbenden is tijdens de informatieavond over het plan Elst Centraal voorgehouden dat men pas tegen het plan zou kunnen ageren voor zover het deel van het gebied Elst Centraal in de onmiddellijke nabijheid van de gronden/opstallen van de betreffende belanghebbende in procedure zou worden gebracht. Daarbij is de belanghebbenden niet ook voorgehouden dat dan niet meer de mogelijkheid bestaat tegen de andere delen die eerder in procedure zijn gebracht te ageren (en dat die andere gedeelten dan dus als een gegeven zouden moeten worden beschouwd).
- 6.5 = 5.5 Voor zover bekend is bij toetsing aan de Wet luchtkwaliteit uitsluitend gekeken naar de gevolgen vanwege Elst Centraal, HdG. Niet ook naar de gevolgen voor luchtkwaliteit vanwege de andere onderdelen van Elst Centraal en directe omgeving. Vanwege de onlosmakelijke samenhang moet worden beoordeeld of het plan Elst Centraal in zijn totaliteit voldoet aan de Wet luchtkwaliteit.

- 6.6 = 5.6 Hetzelfde geldt voor geluidhinder. In het kader van het bestemmingsplan is uitsluitend de geluidhinder vanwege het wegverkeer (en railverkeer) akoestisch beschouwd. Niet ook (cumulatief) in relatie tot het industrielawaai vanwege het industrieterrein De Aam. Gelet ook op het feit dat een ander deelgebied van het project Elst Centraal nieuwe woningen voorstaat, had ook dit in het kader van het ontwerpbestemmingsplan akoestisch moeten worden beschouwd.
- 6.7 = 5.7 Evenzo met betrekking tot de externe veiligheid. Ook in het kader van de uitvoerbaarheid. Feit is dat de verantwoording van de toename van het groepsrisico in het kader van Elst Centraal, HdG uitsluitend is gericht op de risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Een verantwoording van de stijging van het groepsrisico ten gevolge van Heinz en Formuchem ontbreekt nog. Zolang de geldende milieuvergunningen van Heinz en Formuchem voor zover dat de risicovolle installaties betreft niet zijn ingetrokken, moet daar nu reeds rekening mee gehouden worden.
- 6.8 = 5.8 Overigens wordt gemeend dat het voorliggende ontwerp onvoldoende zekerheden/waarborgen biedt om de verantwoording van de stijging van het groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te kunnen rechtvaardigen.
- 6.9 = 5.9 In verband met de onlosmakelijke samenhang moeten de verschillende deelgebieden gezamenlijk te worden aangemerkt als één activiteit in de zin van het Besluit m.e.r. en dat daarom, omdat hier wellicht sprake is van een activiteit als bedoeld in bijlage-onderdeel C of D onder 11.1 of de uitvoering van een stadsproject als bedoeld in bijlage- onderdeel D onder 11.2, bij de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan wellicht een m.e.r. (beoordelings)rapportage had moeten worden opgesteld. Er is ten onrechte niet (kenbaar) getoetst of hier sprake is van een m.e.r.(beoordelings)plicht.
- 6.10 = 5.10 Er wordt aandacht gevraagd voor het arrest van HvJ EG van 15 oktober 2009, C-255/09 (Commissie t. Nederland). Daaruit volgt dat volgens het Hof bij de activiteiten waarvoor een me.r. (beoordeling) gemaakt moet worden niet alleen gekeken dient te worden naar de omvang van het project (de drempelwaarden), maar ook dient te worden gekeken naar andere factoren als bedoeld in bijlage III van Europese Richtlijn 85/337/EEG.
- Gelet op o.a. (1) het cumulatieve effect van de emissies van de bronnen in de omgeving van Elst Centraal (spoorlijn, Heinz, bedrijventerrein De Aam etc.) qua geluid, geur, luchtkwaliteit en trillinghinder (2) de nabijgelegen Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijngebieden 'Gelderse Poort' en 'Waal', (3) het (cumulatieve) risico van ongevallen vanwege de activiteiten met gevaarlijke stoffen in de omgeving van het plangebied en de transportassen (en de overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico) en (4) de aard en ligging van het project in de stedelijke kern van Elst (in relatie ook tot de VINEX-woningbouwlocatie Westeraam) en (5) de aanpassing van de spoorweginfrastructuur met een overloopspoor en een keerspoor hadden bedoelde factoren in ogenschouw moeten worden genomen bij het beoordelen van de m.e.r. (beoordelings)plicht.
- 6.11 = 5.11 Met betrekking tot de mogelijke trillingshinder is een onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten trillingsimmissie van railverkeer in het nieuw te bouwen gemeentehuis. Dat onderzoek had, ook vanwege de onlosmakelijke samenhang met de andere deelgebieden, meer verstrekkend moeten plaatsvinden. Feit is dat uit het onderzoek naar de trillingshinder is gebleken dat niet zal worden voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn Trillingen Deel B.

- 6.12 Als gevolg van de voorgestane ontsluiting (met bijbehorende voorzieningen zoals de P+R garage, in totaal ca. 900 parkeerplaatsen) via de Energieweg wordt de bezwaarde (onaanvaardbaar) in de bedrijfsvoering geschaad. Daarbij komt de verkeersveiligheid ontoelaatbaar in het gedrang. De ontsluiting, waar het bestemmingsplan (indirect) in voorziet, zal leiden tot een ander en meer intensief gebruik van de Energieweg waardoor de bedrijfsvoering van de bedrijven aan de Energieweg en de verkeersveiligheid ter plaatse ernstig zullen worden belemmerd.

De omliggende gronden – in het bijzonder de ontsluiting van het plangebied via de Energieweg – is ten onrechte niet meegenomen bij de verantwoording van het plan wat betreft de verkeersaspecten. Kan een verkeersveilige ontsluiting van de beoogde voorzieningen worden gewaarborgd? Gewezen wordt op jurisprudentie: ABRvS d.d. 23 juli 2003, zaaknr. 200204547/1 en ook de volgende overweging in Vzt. ABRvS d.d. 8 december 2009, zaaknr. 200904971/1/R3: *“Voorop staat dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening op voorhand inzichtelijk dient te zijn of een verkeersveilige situatie, zowel in het plangebied als op de aansluitende wegen daarbuiten, kan worden gegarandeerd.”*

De inrichting van bezwaarde ontsluit (uitsluitend) via de Energieweg. Het voor de inrichting essentiële inname- en beoordelingspunt en de bijbehorende weegbrug bevinden zich direct bij de (enige) ingang aan de Energieweg. Dat kan logistiek gezien ook niet anders. Gevolg daarvan is dat het zeer regelmatig voorkomt dat vrachtwagens en andere voertuigen met materialen moeten wachten voor de ingang op de Energieweg. Op drukke momenten met meerdere voertuigen achter elkaar. Er is ook volstrekt onvoldoende ruimte om die wachtende voertuigen op eigen terrein op te vangen.

Daarbij komt het regelmatig voor dat grote vrachtwagens/vrachtwagencombinaties gedurende langere tijd gebruik moeten maken van beide rijbanen op de Energieweg om het bedrijfsperceel op- en af te kunnen rijden als gevolg waarvan de doorstroming van het verkeer op beide rijbanen van de Energieweg gedurende langere tijd wordt belemmerd. Zou de Energieweg meer intensief worden gebruikt, dan zou dit regelmatig tot stagnatie van het verkeer op de Energieweg leiden.

Er wordt aandacht gevraagd voor het ontwerp van het verkeersbesluit “instellen parkeerverbodzone industrieterrein De Aam” zoals dat van 22 januari 2007 tot en met 2 januari 2008 ter inzage lag en de daaromtrent ingediende zienswijze en het besluit d.d. 27 januari 2009 van het college om dat verkeersbesluit niet verder in procedure te brengen,

Laad- en losactiviteiten op de Energieweg leveren in de huidige situatie nooit problemen op. Ook niet in het kader van de verkeersveiligheid. De Energieweg is immers een doodlopende weg en wordt sinds de aanleg daarvan vrijwel uitsluitend gebruikt door het beperkt aantal bedrijven gelegen aan de Energieweg.

Er wordt gewezen op een uitspraak van de ABRvS van 30 januari 2008, zaaknr. 200607148/1.

- 6.13 **= 5.13** Het bestemmingsplan zou pas vastgesteld mogen worden als de bedoelde tangenstructuur zodanig concreet is dat van de verwezenlijking hiervan redelijkerwijs kan worden uitgegaan.

6.14 = 5.14 De verkeerskundige gevolgen van Elst Centraal zijn nog niet voldoende inzichtelijk. Dit blijkt uit het aangekondigde onderzoek over het huidige en toekomstige gebruik van de Energieweg

6.15 Er wordt aandacht gevraagd voor het feit dat ook de in het plan Elst Centraal (aan de oostzijde) beoogde woningen in de nabijheid van de inrichting van de bezwaarde zal leiden tot een onaanvaardbare beperking van de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden en (concrete) uitbreidingsplannen alsmede dat ter plaatse van die woningen en werkvoorzieningen, vanwege de inrichting geen sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- werk- en leefklimaat.

Voor het bedrijf van de bezwaarde (SBI code 371) wordt in de VNG Brochure Bedrijven en Milieuzonering ten opzichte van een woonwijk met betrekking tot de aspecten geluid een afstand van 500 meter en met betrekking tot het aspect stof een afstand van 100 meter geadviseerd. Daarnaast is er sprake van trillingshinder. Binnen het plan Elst Centraal worden op kortere afstand van de inrichting gevoelige bestemmingen toegestaan. De bedrijfsvoering zal hierdoor onevenredig worden belemmerd.

Hoewel het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, HdG niet voorziet in de woningen in de nabijheid van de inrichting, is er toch bezwaar vanwege de onlosmakelijke samenhang tussen de deelgebieden.

6.16 Er wordt nog eens nadrukkelijk de aandacht gevraagd voor de zienswijze tegen het ontwerp van het bestemmingsplan Elst, Centraal zoals die eerder (in 2005) in procedure is gebracht. Die zienswijze kan hier woordelijk als herhaald en ingelast worden beschouwd. De bezwaarde citeert uit het voorontwerp van het onderhavige bestemmingsplan *“de afstand van woningbouwontwikkeling ten opzichte van Joosten en Martens Metaal weliswaar vergroot en een deel van de woningbouw is vervangen door bedrijfsdoeleinden. Aanvullende (bron- en overdrachts)maatregelen bij Joosten en Martens Metaal blijven noodzakelijk”*. In het onderhavige ontwerp wordt hier dus niets over gesteld.

De bezwaarde geeft aan dat in ieder geval niet voldoende zeker is dát (en voor wiens rekening) afdoende geluidwerende maatregelen zullen worden getroffen en hoeverre zulks een belemmering in de bedrijfsvoering van cliënten zal opleveren. Dit is volgens de bezwaarde in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

6.17 = 5.17 Bij het beoordelen van de (geluids)hinder in relatie tot het project Elst Centraal, is ten onrechte volstaan met een verwijzing naar de geldende milieuvergunning. Feit is dat het bestemmingsplan het kader dient te vormen voor de beoordeling van de vraag of met het oog op het bedrijf nieuwe gevoelige bestemmingen in de omgeving daarvan aanvaardbaar zijn.

Niet kan worden volstaan met een enkele verwijzing naar de milieuvergunning. Daarmee is volgens vaste jurisprudentie immers niet voldoende aangetoond dat het milieubelang in dat geval toereikend wordt gewaarborgd.

Gelet hierop alsmede gelet op de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de onlosmakelijke samenhang tussen de deelgebieden had het aspect industrielawaai nu reeds moeten worden beschouwd.

Opgemerkt zij nog dat in de akoestische onderzoeken naar het industrielawaai zoals die eerder zijn opgesteld en gebruikt ten behoeve van het project enkel rekening is gehouden met de aanwezige bedrijven. Ontwikkelingen die binnen de kaders die planologisch zijn toegestaan (percelen/panden die momenteel niet in gebruik zijn, mogelijke hogere milieucategorie) moeten daarbij worden meegenomen.

- 6.18 = 5.18 De uitgangspunten van de vastgestelde gemeentelijke nota geluid doen geen recht aan de feitelijke (autonome) situatie ter plaatse. De nota moet terzijde worden geschoven. De nota is in strijd met de Handreiking Industrielawaai.

Feit is dat in de directe nabijheid van de voorgestane kantoren zware bedrijvigheid is toegestaan en toegestaan is. Feit is ook dat in die kantoren en binnen de bestemming Verkeer gedurende een langere periode van de dag personen verblijven, die een zekere bescherming tegen onaanvaardbare geluid- en geurhinder behoeven. Zie bijvoorbeeld ABRvS d.d. 7 juli 2010, zaaknr. 2000907545/1/R1 en ABRvS d.d. 15 januari 2003, zaaknr. 200200707/1.

- 6.19 = 5.19 De nadere bestemmingen “verkeer-, vervoer- en verblijfsvoorzieningen ten behoeve van het railverkeer” en “Evenementen” ex art. 5.1. van de regels zijn onvoldoende duidelijk. Ook op gronden met deze nadere bestemmingen kunnen gedurende een langere periode van de dag personen verblijven.

- 6.20 = 5.22 Er worden vraagtekens gesteld bij de economische uitvoerbaarheid van het project Elst Centraal. Er is onvoldoende invulling gegeven aan de wettelijke verplichting ex art. 3.1.6 Bro op grond waarvan inzicht moet worden gegeven aan de uitvoerbaarheid van het plan. Niet alleen is onvoldoende aangetoond dat voor de bouw van het Huis der Gemeente en andere voorzieningen voldoende financiële middelen beschikbaar zijn, maar daarnaast is volstrekt geen inzicht gegeven in hetgeen in de anterieure overeenkomst met de projectontwikkelaar over alle kostensoorten als genoemd in art. 6.2.3 en 6.2.4 van het Bro is geregeld.

Eerder (in 2009) was overigens nog sprake van een exploitatietekort van € 3,5 mln. Exclusief het tekort op de spoorse doorsnijdingen van in totaal € 3,8 mln. Daarnaast zouden voor het Huis der Gemeente in de “benodigde aanvullende middelen” moeten worden voorzien. Niet is inzichtelijk gemaakt in hoeverre in die tekorten is voorzien. De economische uitvoerbaarheid is dus niet voldoende inzichtelijk gemaakt.

- 6.21 = 5.23 Gelet op de herontwikkeling van de spoorzone en de met ontwikkelaar NS Poort en/of andere ontwikkelaars (kennelijk) gemaakte afspraken o.a. verband houdende met de overdracht van de gronden naar de gemeente – waarbij kennelijk is afgeweken van de normaal geldende aanbestedingsregels (zie memo aan gemeenteraad; kenmerk 09int00578) – en de voor Elst Centraal benodigde bijdragen van overheidswege en subsidies, is er wellicht sprake van (een vermoeden van) staatsteun als bedoeld in art. 87 van het EG-verdrag.

- 6.22 = 5.24 In het kader van de economische (en feitelijke) uitvoerbaarheid is de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg van Heinz een voorwaarde om ontwikkelingen in de spoorzone en Elst Centraal mogelijk te maken. Niet alleen is nog niet voldoende duidelijk of de zuidelijke ontsluiting van Heinz in het kader van een goede ruimtelijke ordening en milieuhygiënisch wel mogelijk is, maar daarnaast is geenszins onderbouwd dat de financiële gevolgen daarvan (ook in het kader van een mogelijke planschadeclaim van Heinz) voldoende zijn gewaarborgd.

- 6.23 = 5.25 Het is niet duidelijk of er in de exploitatieopzet rekening gehouden is met schade van belanghebbenden.

6.24 = 5.28 (aanvullende zienswijze)

In het kader van de onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende onderdelen van Elst Centraal en de daarbij betwisting van economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project, wordt gewezen op onderstaand persbericht:

Elst Centraal

De laatste informatiebijeenkomst over Elst Centraal die u heeft kunnen bijwonen, was in maart vorig jaar. Bij deze bijeenkomst was er, tot onze vreugde, een hoge opkomst. Een verslag van deze avond kunt u vinden onder actueel – projecten – Elst Centraal. Op deze pagina vindt u ook andere informatie over Elst Centraal, zoals de stedenbouwkundige visie en vorige nieuwsbrieven. In deze laatste bijeenkomst is aangegeven dat de gemeente het plan Elst Centraal gefaseerd wil uitvoeren en planologisch regelen via meerdere bestemmingsplannen. De bestemmingsplannen Elst Centraal, Infrastructuur en Huis der Gemeente hebben (of liggen) inmiddels als ontwerp ter inzage gelegen. Voor het bestemmingsplan Elst Centraal, Infrastructuur, dat onder meer de nieuwe auto- en fietstunnel onder het spoor bij het station regelt, is echter overeenstemming nodig met Heinz. Het overleg met Heinz over een nieuwe ontsluiting van hun bedrijfsterrein loopt nog en daarom is een vervolg van dit bestemmingsplan nog niet aan de orde. Wanneer bekend is wat hiervoor de beste oplossing is, dan krijgt u hierover bericht en praten we u meteen bij over de andere ontwikkelingen rondom Elst Centraal.

6.25 = 5.29 (aanvullende zienswijze)

In het kader van de betwisting van de uitvoerbaarheid van het project Elst Centraal wordt opgemerkt dat het plan de realisatie van (kwetsbare) objecten mogelijk maakt en dat in het rapport “Plan Elst Centraal, Overbetuwe: Externe veiligheid: inventarisatie, bestemmingsplan Huis der Gemeente” is aangenomen dat een route vervoer gevaarlijke stoffen wordt vastgesteld, die vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg over een afstand van minder dan 300 meter van het plan uitsluit. Zolang niet is gegarandeerd dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg op een afstand van 300 meter van het plangebied is uitgesloten, is de uitvoerbaarheid van het plan niet voldoende gegarandeerd.

Reactie

- 6.1 De zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra van de bezwaarde zijn hierbij als herhaald en ingelast beschouwd. De eerder ingediende zienswijzen komen voor het overgrote deel overeen met de bovengenoemde punten. Niet herhaald is alleen het volgende punt:

6.1.1 = 5.1.1

Het is bij de bezwaarde onvoldoende duidelijk of bij de verantwoording van het groepsrisico is uitgegaan van de geprognosticeerde lagere vervoercijfers, vanwege kennelijk toegezegde vervoersbeperkingen. Blijkt dat het geval, is dat volgens de bezwaarde ten onrechte omdat de vervoersbeperkingen niet zijn gegarandeerd. Mede in verband hiermee meent de bezwaarde dat de overschrijdingen van de oriënterende waarde voor het groepsrisico onvoldoende is gemotiveerd.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van beperkt kwetsbare objecten mogelijk. Het groepsrisico ligt ongeacht het gebruik van de realisatiecijfers 2007 of de marktverwachting na realisatie van de infrastructuur onder de oriëntatiewaarde. Hoewel dit geen criterium is, is ook de hoogte van het groepsrisico meegewogen. De beperkte stijging van het groepsrisico wordt acceptabel geacht.

- 6.2 = 5.2 We hebben degenen die zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra indienden actief gewezen op de overheveling van een deel van het bestemmingsplan. Wij hebben hiermee de nodige zorgvuldigheid in acht genomen. Bezwaarde benoemt onvoldoende gemotiveerd en concreet welke geschreven en/of ongeschreven rechtsregels door ons zijn geschonden. Daarnaast zijn er, met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente, geen belangen van derden geschaad noch is aannemelijk gemaakt dat dit wel het geval is. Zie tevens de reactie onder 6.3.

- 6.3 = 5.3 Gezien de verschillende stadia waarin de planvorming zich bevindt, is besloten om verschillende bestemmingsplannen op te stellen. De gemeente gaat daarbij wel uit van verschillende, onafhankelijke bestemmingsplannen. De plannen zijn dan ook zelfstandig uit te voeren. De gemeenteraad heeft een zekere beleidsvrijheid als het gaat om het bepalen van de bestemmingsplangrenzen. Deze beleidsvrijheid wordt ingeperkt door wettelijke randvoorwaarden of randvoorwaarden die gelden vanuit een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting is ingegaan op de locatieoverstijgende beleidsoverwegingen die bezwaarde noemt en uit de verschillende onderzoeken is niet gebleken dat de plangrens zoals die in voorliggend ontwerpbestemmingsplan is gehanteerd, in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Er wordt nadrukkelijk opgemerkt dat de onderlinge samenhang (in het kader van een goede ruimtelijke ordening) van de bestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn, wordt betrokken bij de vaststelling van beide bestemmingsplannen. Door de plannen voor Elst Centraal in verschillende bestemmingsplannen op te knippen, kunnen juist de concrete ruimtelijke situaties op de diverse beleidsterreinen beoordeeld worden. Daarbij wordt in elk bestemmingsplan ingegaan op alle relevante aspecten en belangen. Er is dus zeker sprake van een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor alle plangebieden zal een volledige bestemmingsplanprocedure gevolgd worden. Dit betekent ook dat de bezwaarde – indien gewenst – tegen elk bestemmingsplan kan ageren. Er is dus zeker geen sprake van détournement de procedure.

- 6.4 = 5.4 Wij bestrijden ten eerste dat door de gemeente iets dergelijks is voorgehouden. Tijdens de informatieavond over het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra is de bestemmingsplanprocedure toegelicht. Hierbij is onder andere aangegeven hoe men zou kunnen ageren tegen het plan. Zoals bij wet is bepaald kan een ieder zienswijzen indienen, iets anders is dan ook zeker niet aangegeven. Nogmaals wordt gewezen op hetgeen in 6.3 al is toegelicht: de bestemmingsplannen zijn onafhankelijk van elkaar te realiseren, voor elk deelgebied wordt een volledige bestemmingsplanprocedure gevolgd en in elk van deze procedures kan men op de gebruikelijke manier ageren.

- 6.5 = 5.5 In tegenstelling tot wat de reclamant beweert, is wel degelijk gekeken naar de totale ontwikkeling binnen Elst Centraal (overigens niet omdat er een onlosmakelijke samenhang is, maar in het kader van een integrale benadering). In de tweede alinea van hoofdstuk 7 van het 'Akoestisch onderzoek weg-/railverkeer en luchtkwaliteit' (M.2007.5652.12.R001) staat: *Aangezien het bekend is dat er in de nabije toekomst meer ontwikkelingen zullen plaatsvinden in het plangebied is, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, en de anticumulatie regel voor luchtkwaliteit, een grenswaardentoets uitgevoerd voor de stoffen NO₂ en PM₁₀...*
Uit het bovenstaande kan worden opgemaakt dat luchtkwaliteit geen knelpunt vormt voor de ontwikkeling van het nieuwe gemeentehuis en de wijzigingen aan de infrastructuur.
- 6.6 = 5.6 Zoals eerder opgemerkt, is niet gebleken dat er een onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Elst Centraal is. Ook de ingebrachte zienswijzen motiveren niet dat er sprake zou zijn van een dergelijke onlosmakelijke samenhang. De nieuwe woningen waar de reclamant naar verwijst, maken geen deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. De vraag in hoeverre voor deze woningen vanuit akoestisch (of ander) oogpunt, een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd zal dan ook aan de orde komen bij een bestemmingsplanprocedure waarin de bouw van de woningen mogelijk wordt gemaakt. Binnen voorliggend ontwerp bestemmingsplan worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen toegevoegd. De genoemde aan te houden afstanden zijn dan ook niet relevant.
- 6.7 = 5.7 De gemeente heeft, omdat het bestemmingsplan een planologisch-juridisch kader biedt voor de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten, de effecten op het externe veiligheidsniveau van de plannen in de stationsomgeving van Elst, integraal beoordeeld. Ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan was de verwachting dat de vergunning van Formuchem zou zijn ingetrokken en een nieuwe revisievergunning voor Heinz (zonder de opslag en overslag van LPG in een tank) zou zijn verleend. Nu dat niet (tijdig) het geval is, houdt de gemeente rekening met de vergunde bedrijfsactiviteiten. Deze wijziging zal bij het vast te stellen bestemmingsplan worden betrokken.
- In de rapportage met kenmerk M.2010.0941.00.R001 (d.d. 1 februari 2011) zijn de effecten vanwege Formuchem in beeld gebracht en in de rapportage met kenmerk M.2010.0941.01.R001 (d.d. 1 februari 2011) de effecten vanwege Heinz. Gezien de beperkte invloed van de realisatie van de beoogde kwetsbare bestemmingen op de hoogte van het groepsrisico, acht de gemeente het veiligheidsniveau acceptabel.
- 6.8 = 5.8 Gezien de ligging onder de oriëntatiewaarde wordt het bovenstaande als voldoende motivering gezien om geen separate verantwoording van het groepsrisico op te stellen. De beperkte stijging van het groepsrisico wordt acceptabel geacht.
- 6.9 = 5.9 Ook als de plannen gecombineerd worden, is er geen sprake van een mer-(beoordeling)plicht. Bij de aanleg van een weg moet het dan immers gaan om een weg van minimaal 5 km. Ook anderszins zijn er geen activiteiten die mer-(beoordelings)plichtig zijn.

Het bestemmingsplan wordt getoetst aan het Besluit mer zoals dat op 1 april 2011 gewijzigd is. Van de categorieën die bezwaarde noemt, is de onderstaande relevant:

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
-----------	---	---	---	---

Er wordt niet voldaan (ook niet als uitgegaan wordt van één bestemmingsplan voor de gehele ontwikkeling van Elst Centraal) aan de drempelwaarden zoals die hierboven zijn weergegeven.

Op basis van artikel 2 lid 5 van het Besluit mer moet ook als de drempelwaarde niet gehaald wordt, beschouwd worden of het opstellen van een MER noodzakelijk is.

5. Voor zover in de bijlage, onderdeel C, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt de verplichting tot het maken van een milieueffectrapport in zodanige gevallen. Voor zover in de bijlage, onderdeel D, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 van de wet:
 - a. in zodanige gevallen en
 - b. in overige gevallen waarin op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Hiervan zijn uitgezonderd de categorieën D 49.1, D 49.2 en D 49.3 van de bijlage bij dit besluit.

Als toetsingskader moet hierbij de bijlage bij de Europese mer richtlijn gehanteerd worden. Deze bijlage ziet op de aard, omvang en ligging van het project.

In dit verband achten wij - gelet op de aard en de omvang van het project (ruimschoots onder de drempelwaarden) en de ligging van het project (geen kwetsbare natuur of andere kwetsbare objecten in de buurt) - het opstellen van een MER niet noodzakelijk.

- 6.10 = 5.10 Zie 6.9. Het arrest is verwerkt in de wijziging van het Besluit mer zoals deze op 1 april 2011 inwerking is getreden.
- 6.11 = 5.11 Binnen het plangebied van Elst Centraal zijn geen andere trillingsbronnen dan het railverkeer. De rapportage 'beoordeling trillingen railverkeer' (M.2007.5652.04.R001) is opgesteld ten behoeve van de bouw van het nieuwe gemeentehuis op korte afstand van het spoor. Volgens het rapport wordt inderdaad niet voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn Trillingen Deel B als het Huis der gemeente binnen 11 meter wordt gebouwd van het hart van het spoor. Daarom is de afstand van het Huis der Gemeente en het hart van het spoor vergroot tot meer dan 17 meter. Deze afstand is in het bestemmingsplan vastgelegd in de bebouwingsgrens. Op basis van deze vergrootte afstand wordt geconcludeerd dat wel wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn Trillingen Deel B. De conclusie staat dus uitvoerbaarheid van dit plan zeker niet in de weg. Overigens worden diverse bouwmaatregelen voorgesteld die meegenomen worden bij het ontwerp van het nieuwe gemeentehuis.

- 6.12 Mobycon heeft het huidige gebruik van de Energieweg geïnterpreteerd en in kaart gebracht. Op basis van het huidige en toekomstige gebruik is een inrichtingsvoorstel voor de Energieweg gemaakt (Toekomstige inrichting en gebruik Energieweg te Elst, Mobycon, 28-06 2011). Hierin wordt geconcludeerd dat de bereikbaarheid van de bedrijven aan de Energieweg en nieuwe functies in het bestemmingsplan (kantoren en P+R), alsmede de verkeersveiligheid, voldoende gewaarborgd kunnen worden met het treffen van maatregelen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is - zowel in het plangebied als op aansluitende wegen - dus wel degelijk gekeken naar het aspect verkeersveiligheid. Daar waar hinder zal optreden, wordt deze als minimaal beschouwd en geaccepteerd als aanvaardbaar in het kader van te verwachten hinder in normale deelname aan het verkeer. Zowel de inventarisatie als het inrichtingsvoorstel is voorgelegd aan de bedrijven aan de Energieweg.
- 6.13 = 5.13 Delen van de tangentiële structuur (Ceintuurbaan en Bussel) zijn al gereed. De werkzaamheden voor de aanleg van een ander deel van de tangentiële structuur, namelijk de Zuidtangent, zijn inmiddels begonnen. De planning is, dat het viaduct medio 2012 klaar is en dat de aansluitende wegdelen dan ook klaar zijn. Openstelling van de weg wordt verwacht in het 3e kwartaal van 2012. Dit is ook terug te lezen in Nieuwsbrief Tangent Elst, nummer 3 van maart 2011. Juist de aanleg van dit deel is van belang voor de ontwikkelingen in Elst Centraal. De tunnel(s) onder het spoor worden niet geregeld in dit ontwerpbestemmingsplan, maar in het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra. Verder merken wij op dat er vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, geen noodzaak bestaat om de tangentenstructuur te realiseren voordat voorliggend bestemmingsplan wordt vastgesteld.
- 6.14 = 5.14 Het aangekondigde onderzoek is inmiddels afgerond. Daarmee zijn de verkeerskundige gevolgen van Elst Centraal wel inzichtelijk. Zie reactie 6.12.
- 6.15 Zoals eerder opgemerkt zien wij geen onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Elst Centraal. De invulling van het deel in de nabijheid van het bedrijf van de bezwaarde staat nog ter discussie. Het is nog niet zeker of hier gevoelige bestemmingen zullen komen. De gevoelige bestemmingen waar de reclamant naar verwijst maken dan ook geen deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Binnen dit bestemmingsplan worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen toegevoegd. De genoemde aan te houden afstanden zijn dan ook niet relevant.
- 6.16 Bij brief van 16 februari 2010 zijn alle indieners van zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan uit 2005 op de hoogte gesteld van de nieuwe bestemmingsplanprocedure. In de brief staat het volgende: *‘Omdat het ontwerpbestemmingsplan uit 2005 heel anders is dan het voorontwerpbestemmingsplan dat nu ter inzage gaat, nemen we uw zienswijzen uit 2005 niet mee in deze procedure. We kiezen ervoor om de bestemmingsplanprocedure geheel opnieuw te volgen.’* Het is correct dat in het ontwerpbestemmingsplan niet meer ingegaan wordt op aanvullende (bron- en overdrachts)maatregelen ten aanzien van de bedrijven Joosten en Martens Metaal. Omdat in dit bestemmingsplan niet voorzien is in woningbouw, zijn genoemde geluidsmaatregelen niet relevant.

- 6.17 = 5.16/6.15 Zoals eerder opgemerkt, zien wij geen onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Elst Centraal. De gevoelige bestemmingen waar de reclamant naar verwijst, maken dan ook geen deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Voorliggend ontwerpbestemmingsplan biedt wel een planologisch-juridisch kader voor het realiseren van kantoren, een gemeentehuis en een P&R garage. Een P&R locatie is geen gevoelig object omdat daar niet gedurende een groot deel van de dag langdurig mensen verblijven. De kantoren en het gemeentehuis zijn wel te betitelen als objecten waar gedurende een groot deel van de dag langdurig mensen verblijven. Om deze reden is in de toelichting een verantwoording van de aspecten geluid en externe veiligheid gegeven.
- 6.18 = 5.16 Zoals eerder opgemerkt, zien wij geen onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Elst Centraal. De gevoelige bestemmingen waar de reclamant naar verwijst, maken dan ook geen deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Voorliggend ontwerpbestemmingsplan biedt wel een planologisch-juridisch kader voor het realiseren van kantoren, een gemeentehuis en een P&R garage. Een P&R locatie is geen gevoelig object omdat daar niet gedurende een groot deel van de dag langdurig mensen verblijven. De kantoren en het gemeentehuis zijn wel te betitelen als objecten waar gedurende een groot deel van de dag langdurig mensen verblijven. Om deze reden is in de toelichting een verantwoording van de aspecten geluid en externe veiligheid gegeven.
- 6.19 = 5.19 Wat onder verkeer-, vervoer- en verblijfsvoorzieningen ten behoeve van het railverkeer moet worden verstaan, wordt uitgelegd in de begripsomschrijving van het bestemmingsplan. Deze functie ziet niet op het verblijf van personen gedurende een langere periode van de dag. De regeling omtrent evenementen is onderdeel van het evenementenbeleid van de gemeente Overbetuwe. Een evenement is voor wat vergelijkbaar met objecten waarin gewerkt of gewoond wordt (zowel qua duur als frequentie van het verblijf). De milieuhinder afkomstig van bedrijven vormt dan ook geen belemmering voor de regeling omtrent evenementen zoals deze is opgenomen. De evenementen zijn niet meegenomen in het externe veiligheidsonderzoek. Er zit ook geen beperking op de frequentie van het aantal evenementen in de (standaard)regeling.
- 6.20 = 5.22 Het plangebied Huis der Gemeente is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Elst Centraal waarvoor in 2010 een integrale grondexploitatie is opgesteld. Voor de gebiedsontwikkeling Elst Centraal is een sluitende grondexploitatie opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad (raadsbesluit 29 juni 2010). Tevens zijn de grondopbrengsten bepaald op basis van de residuele grondwaardemethode en zijn aanvullende subsidies opgenomen. De vastgestelde grondexploitatie Elst Centraal is niet openbaar aangezien grondeigenaren of andere zakelijk gerechtigden in het gebied hieruit een onevenredig voordeel kunnen halen. Dit is inmiddels bevestigd door diverse uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente staat echter vast.
- 6.21 = 5.23 De constatering van bezwaarde dat er wellicht sprake is van (een vermoeden van) staatssteun als bedoeld in art. 87 van het EG-verdrag nemen we voor kennisgeving aan.

- 6.22 = 5.24 De zuidelijke ontsluiting van Heinz maakt geen deel uit van dit ontwerpbestemmingsplan. Zoals eerder gesteld gaat de gemeente voor de realisatie van de plannen rond Elst Centraal wel uit van verschillende, onafhankelijke bestemmingsplannen. De economische (en feitelijke) uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is dus niet afhankelijk van de eventuele nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg van Heinz.
- 6.23 = 5.25 De gemeente is van mening dat er, op basis van een planologische vergelijking tussen het geldende en het nieuwe bestemmingsplan, geen sprake kan zijn van planschade die voor tegemoetkoming in aanmerking dient te komen.
- 6.24 = 5.28 Zoals onder 5.3 al aangegeven bestrijden wij de onlosmakelijke samenhang. Ook in dit persbericht is te lezen dat het gaat om verschillende zelfstandige bestemmingsplannen. Hoewel de bestemmingsplanprocedure voor Elst Centraal, Infra stil ligt (i.v.m. het overleg met Heinz), gaat de procedure voor het bestemmingsplan Elst Centraal, HdG door.
- 6.25 = 5.29 (aanvullende zienswijze)
De gemeente is niet meer voornemens om het wegtransport van gevaarlijke stoffen te reguleren door middel van een Route vervoer gevaarlijke stoffen. Routeren van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg draagt volgens de gemeente en de brandweer voor de ontwikkeling van de stationsomgeving van Elst niet of nauwelijks bij aan de verbetering van de veiligheid. De gemeente kiest ervoor om het transport van LPG over de weg door het plangebied Elst Centraal in eerste instantie niet te beperken. Voor de brandweer en de Veiligheidsregio is het duidelijk dat de huidige situatie (gelijkvloerse kruising van het spoor) onveilig is dan de toekomstige situatie met tunnel.

In de rapportage met kenmerk M.2007.5652.22.R001 (d.d. 19 april 2011) zijn de onderzoeksresultaten weergegeven. Beoordeling van de verandering van het groepsrisico ten gevolge van het plan vindt plaats door de vergelijking van de autonome ontwikkeling met de planontwikkeling. Om de stijging van het groepsrisico als gevolg van het plan te beoordelen zijn daarom drie omgevingssituaties beschouwd:

- Autonome ontwikkeling: de huidige en geprojecteerde bebouwing en aanwezigen (A).
- Planontwikkeling Huis der Gemeente en Kantorenstrip: de autonome ontwikkeling en het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente (P HdG).
- Planontwikkeling totaal: de autonome ontwikkelingen en het gehele plan Elst Centraal (P Totaal).

Uit het onderzoek volgt dat het plan niet binnen de normcontour voor het plaatsgebonden risico ligt. Het groepsrisico stijgt als gevolg van het bestemmingsplan Elst Centraal Huis der Gemeente en is bij het realistisch scenario minder dan 0,01 maal de oriëntatiewaarde. Het risico van het wegtransport is bij het realistisch scenario circa een factor 40 lager dan dat van het spoortransport (0,4 maal de oriëntatiewaarde bij ontwikkeling plan Elst Centraal).

Bezwaarde 7

Samenvatting

- 7.1 Er wordt verzocht de eerder ingediende zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra integraal herhaald en ingelast te beschouwen.
- 7.2 Uit de toelichting bij het ontwerp van het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra en HdG en de daaraan ten grondslag liggende Stedenbouwkundige visie Elst Centraal, blijkt dat er duidelijk sprake is van een onlosmakelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Elst Centraal. Dat er is besloten Elst Centraal 'op te knippen in verschillende bestemmingsplannen' laat onverlet dat hier sprake is van planologische, organisatorische en fysieke (en ook financiële) samenhang tussen de deelgebieden alsook van één gezamenlijke infrastructuur. Omdat er sprake is van een zodanige samenhang van de gronden en bestemmingen binnen de verschillende deelgebieden van Elst Centraal dienen deze – in het kader van een goede ruimtelijke ordening – in één bestemmingsplan te worden geregeld.
- 7.3 Belanghebbenden is tijdens de informatieavond over het plan Elst Centraal voorgehouden dat men pas tegen het plan zou kunnen ageren voor zover het deel van het gebied Elst Centraal in de onmiddellijke nabijheid van de gronden/opstallen van de betreffende belanghebbende in procedure zou worden gebracht. Daarbij is de belanghebbenden niet ook voorgehouden dat dan niet meer de mogelijkheid bestaat tegen de andere delen die eerder in procedure zijn gebracht te ageren (en dat die andere gedeelten dan dus als een gegeven zouden moeten worden beschouwd).
- Door het opknippen van het bestemmingsplan wordt de bezwaarde onevenredig in haar (processuele) belangen geschaad doordat zij feitelijk gedwongen wordt tegen alle deelplannen in rechte op te komen. Is hier geen sprake van détournement de procedure?
- 7.4 Op pagina 29 van de toelichting blijkt dat wordt uitgegaan dat een route vervoer gevaarlijke stoffen wordt vastgesteld die vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg op een afstand van minder dan 300 meter onmogelijk maakt. De inrichting van de bezwaarde kan niet anders worden bereikt dan via de noordzijde van haar perceel. Kennelijk is er van uitgegaan dat vervoer over de weg via de Zuidtangent zal worden afgewikkeld.
- 7.5 Er wordt betwist of de op pagina 34 van de toelichting genoemde richtafstanden ten opzichte van de bezwaarde juist zijn. In de optiek van de bezwaarde maakt het bestemmingsplan de realisatie van woningen en andere gevoelige objecten binnen de aangegeven richtafstand wel mogelijk. Ook wat dat betreft is het ontwerpbestemmingsplan niet in overeenstemming met de eis van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

- 7.1 Voorliggend bestemmingsplan is niet te vergelijken met het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra. Niet alle zienswijzen die tegen het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra zijn ingediend kunnen dan ook niet zondermeer betrokken worden in deze procedure. Om de beantwoording van de zienswijzen zuiver te houden en de beantwoording niet te vertroebelen, beperkt de gemeentelijke reactie op de zienswijze van bezwaarde zich dan ook tot uitsluitend die zienswijzen die direct betrekking hebben op het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente. Onderstaand wordt een samenvatting gegeven van deze zienswijzen en wordt hierop gereageerd.

- 7.1.1 Er is verbazing over de volgende gemeentelijke reactie op de ingediende inspraakreactie. *“Gelet op de grote maatschappelijke belangen die met dit bestemmingsplan gediend worden, zal voorliggend bestemmingsplan ook worden vastgesteld indien een gezamenlijke acceptabele oplossing niet gevonden wordt. De gemeente is immers van mening dat de belangen die verbonden zijn aan de vaststelling van het bestemmingsplan, groter zijn dan de individuele belangen van de aanvrager”*

De bezwaarde meent ten eerste dat de bevoegdheid om onderhavig bestemmingsplan vast te stellen een bevoegdheid is van de Raad en niet het College. Daarnaast is hij van mening dat de reactie onbegrijpelijk en ongepast is. Ook hij vertegenwoordigt als grootste werkgever binnen Elst een maatschappelijk belang. Tot slot staat de reactie in schil contrast tot de gesprekken die tussen de gemeente, Stadsregio, ProRail en hem worden gevoerd. Er wordt een signaal afgegeven dat het de gemeente eigenlijk niet uitmaakt of en hoe de problemen die dit bestemmingsplan voor de bezwaarde oplevert, worden opgelost. De reactie wordt als uitermate stuitend ervaren. Bovendien kan door de gemeentelijke opstelling niet gezegd worden dat het plan met een vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Reactie

Deze zienswijze is niet van belang omdat in het kader van voorliggend bestemmingsplan geen afweging tussen de belangen van Heinz en het algemeen belang gemaakt hoeft te worden.

- 7.1.2 In het voorontwerp is op geen enkele wijze aangegeven, laat staan dat dit is gegarandeerd, dat (a.) de zuidelijke ontsluiting wel mogelijk is en (b.) dat de in dat verband te maken kosten binnen de exploitatieopzet van het plan gedekt zijn. Het is bovendien bekend dat bepaalde benodigde subsidies voor de ontsluiting van de Oost-variant nog aangevraagd dienen te worden. Er wordt op dit moment dus nog niet over voldoende dekking beschikt voor de te maken kosten in verband met de uitvoering van dit plan.

Reactie

Niet relevant in het kader van voorliggend bestemmingsplan.

- 7.1.5 Er zijn ernstige twijfels bij de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Verwacht had mogen worden dat op zijn minst een exploitatieopzet zou zijn overgelegd aan de hand waarvan kan worden vastgesteld welke kosten het plan ontmoet en op welke wijze die gedekt zijn.

Reactie

Het plangebied Huis der gemeente is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Elst Centraal waarvoor in 2010 een integrale grondexploitatie is opgesteld. Voor de gebiedsontwikkeling Elst Centraal is een sluitende grondexploitatie opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad (raadsbesluit 29 juni 2010).

Tevens zijn de grondopbrengsten bepaald op basis van de residuele grondwaardemethode en zijn aanvullende subsidies opgenomen. De vastgestelde grondexploitatie Elst Centraal is niet openbaar aangezien grondeigenaren of andere zakelijk gerechtigden in het gebied hieruit een onevenredig voordeel kunnen halen. Dit is inmiddels bevestigd door diverse uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente staat echter vast.

- 7.1.6 De gemeente miskent in de reactie op de inspraakreactie: *‘Schade die reclamant door het vaststellen van het bestemmingsplan leidt, zal onderwerp zijn van een aparte schadevergoedingsprocedure. In dit verband wordt opgemerkt dat derden zelf verantwoordelijk zijn voor het treffen van maatregelen om de schade ten gevolge van een voorgenomen besluit zoveel mogelijk te beperken’*, dat de economische uitvoerbaarheid van dit plan een onderdeel van de toetsing is in het kader van de voorbereiding en vaststelling van een bestemmingsplan. Ook miskent de gemeente hiermee dat intensief overleg plaatsvindt, waarin juist ook wordt gesproken over de te verwachten schade ten gevolge van de uitvoering van het bestemmingsplan. Een nadere toelichting op bovenstaande gemeentelijke reactie is gewenst.

Reactie

De gemeente is van mening dat er, op basis van een planologische vergelijking tussen het geldende en het nieuwe bestemmingsplan, geen sprake kan zijn van planschade die voor tegemoetkoming in aanmerking dient te komen.

- 7.1.7 De volgende tekst, opgenomen in de reactienota is volledig uit zijn verband gehaald: *‘Daarnaast verwijzen wij naar de zienswijzen die door de reclamant zijn ingediend in het kader van het bestemmingsplan Zuidtangent. In deze zienswijze wordt door de reclamant gesteld dat de aansluiting op de Zuidtangent van groot belang is en wordt verzocht om de zuidelijke ontsluiting mogelijk te maken.’* De bezwaarde heeft geen belang bij een zuidelijke ontsluiting als de noordelijke ontsluiting gehandhaafd blijft. Omdat het duidelijk was dat ook het bestemmingsplan Elst Centraal (opnieuw) in procedure zou worden gebracht, wist de bezwaarde dat de mogelijkheid bestond dat de noordelijke ontsluiting mogelijk zou komen te vervallen en zou er belang bij bestaan dat over een zuidelijke ontsluiting kon worden beschikt. Het is weinig passend dat nu tegen te werpen.

Reactie

De ontsluiting van het bedrijf van bezwaarde maakt geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan. De zienswijze kan dan ook geen gevolgen hebben voor het ontwerpbestemmingsplan zoals dat terinzage is gelegd.

Deze zienswijze heeft geen betrekking op het voorliggende bestemmingsplan doch op de beantwoording van een eerder ingediende zienswijze. Het is en was niet onze bedoeling om reclamant ‘iets tegen te werpen’. Wij zien de zienswijzenprocedure als onderdeel van de bestuurlijke voorbereiding van de besluitvorming (in casu vaststelling van een bestemmingsplan). In die zienswijzeprocedure wordt aan een ieder de mogelijkheid geboden om zijn belangen in het kader van het ter inzage gelegde bestemmingsplan, naar voren te brengen. Deze belangen betrekken wij vervolgens bij de vaststelling van een bestemmingsplan. Deze belangenafweging is in het inspraakverslag voldoende weergegeven. Op deze plaats volstaan wij dan ook met een verwijzing naar die overwegingen (zie ook reactie 7.1.1). In het kader van deze afweging is de zuidelijke ontsluiting van groot belang. Vandaar dat er in een vorige beantwoording van onze kant werd gerefereerd aan de opmerking die reclamant aanhaalt. Wij hebben en hadden hierbij niet de intentie om zaken uit zijn verband te halen. De opmerking kan dan ook, wat ons betreft, als niet gemaakt worden beschouwd.

- 7.1.8 Er wordt gewezen op het feit dat voor de verbreding van de spoorzone grond van de bezwaarde aangekocht moet worden. Daarbij wordt een deel van de grond beperkt door artikel 3.3 van de regels. Ook dit leidt tot een andere inrichting en aanpassing van de logistiek op het terrein met alle kosten van dien. Uit het plan blijkt niet dat deze kosten binnen de exploitatieopzet gedekt zijn.

Reactie

De strook grond maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan. De door bezwaarde genoemde kosten spelen dan ook geen rol bij de uitvoerbaarheid van voorliggend ontwerp bestemmingsplan.

- 7.1.9 De gebruiksbeperking uit artikel 3 is onaanvaardbaar. De ruimte op het terrein is eenvoudigweg nodig voor opslagdoeleinden en transportbewegingen.

Reactie

De reclamant verwijst naar een regel uit het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra. Deze regel komt niet terug in het onderhavige bestemmingsplan.

- 7.1.10 Het is niet uit het bestemmingsplan af te leiden of de verplaatsing van de toegang tot het terrein op milieuhygiënische grond mogelijk is. Er wordt verwezen naar de lopende onderzoeken. Er is twijfel of de zuidelijke ontsluiting kan worden gerealiseerd.

Reactie

Het verplaatsen van de toegang tot het terrein is geen noodzaak die uit voorliggend ontwerpbestemmingsplan voortvloeit.

- 7.1.11 Is gegarandeerd dat het keerspoor (het dichterbij komen van het spoor) geen verdere beperkingen oplevert voor de bedrijfsvoering.

Reactie

Het keerspoor maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

- 7.1.12 Het is niet gegarandeerd dat de Zuidtangent ook daadwerkelijk aangelegd zal kunnen worden nu de gemeente, naar verluidt, nog niet alle benodigde gronden in eigendom heeft.

Reactie

Het aanleggen van de Zuidtangent staat los van voorliggend bestemmingsplan. Er is geen sprake van een zodanige (ruimtelijke) samenhang dat voorliggend ontwerpbestemmingsplan niet afzonderlijk van het aanleggen van de Zuidtangent kan worden vastgesteld.

Gezien het feit dat er voor de Zuidtangent een onherroepelijk bestemmingsplan van kracht is, is verwezenlijking van de Zuidtangent zeker redelijkerwijs te noemen. De werkzaamheden voor de aanleg van een ander deel van de tangentiële structuur, namelijk de Zuidtangent, zijn inmiddels begonnen. De planning is, dat het viaduct medio 2012 klaar is en dat de aansluitende wegdelen dan ook klaar zijn. Openstelling van de weg wordt verwacht in het 3e kwartaal van 2012. Dit is ook terug te lezen in Nieuwsbrief Tangent Elst, nummer 3 van maart 2011. Juist de aanleg van dit deel is van belang voor de ontwikkelingen in Elst Centraal.

7.1.13 Er is in februari 2010 schriftelijk gevraagd de bezwaarde schadeloos te stellen voor de verplaatsing van de afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI). Er wordt nogmaals aandacht gevraagd voor dit aspect.

Reactie

De schadeloosstelling van de afvalwaterzuiveringsinstallatie staat geheel los van deze bestemmingsplanprocedure. Er wordt hier dan ook niet ingegaan op dit punt.

- 7.2 Gezien de verschillende stadia waarin de planvorming zich bevindt, is besloten om verschillende bestemmingsplannen op te stellen. De gemeente gaat daarbij wel uit van verschillende, onafhankelijke bestemmingsplannen. De plannen zijn dan ook zeker zelfstandig uit te voeren. De gemeenteraad heeft een zekere beleidsvrijheid als het gaat om het bepalen van de bestemmingsplangrenzen. Deze beleidsvrijheid wordt ingeperkt door wettelijke randvoorwaarden of randvoorwaarden die gelden vanuit een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting is ingegaan op de locatieoverstijgende beleidsoverwegingen die bezwaarde noemt en uit de verschillende onderzoeken is niet gebleken dat de plangrens zoals die in voorliggend ontwerpbestemmingsplan is gehanteerd, in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Verder wordt in de zienswijze onvoldoende concreet aangegeven waar deze onlosmakelijke samenhang precies uit bestaat.

Er wordt nadrukkelijk opgemerkt dat de onderlinge samenhang (in het kader van een goede ruimtelijke ordening) van de bestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn, wordt betrokken bij de vaststelling van beide bestemmingsplannen. Door de plannen voor Elst Centraal in verschillende bestemmingsplannen op te knippen, kunnen juist de concrete ruimtelijke situaties op de diverse beleidsterreinen beoordeeld worden. Daarbij wordt in elk bestemmingsplan ingegaan op alle relevante aspecten en belangen. Er is dus zeker sprake van een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor alle plangebieden zal een volledige bestemmingsplanprocedure gevolgd worden. Dit betekent ook dat de bezwaarde – indien gewenst – tegen elk bestemmingsplan kan ageren.

- 7.3 Wij bestrijden ten eerste dat door de gemeente iets dergelijks is voorgehouden. Tijdens de informatieavond over het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra is de bestemmingsplanprocedure toegelicht. Hierbij is onder andere aangegeven hoe men zou kunnen ageren tegen het plan. Zoals bij wet is bepaald kan een ieder zienswijzen indienen, iets anders is dan ook zeker niet aangegeven. Nogmaals wordt gewezen op hetgeen in 7.2 al is toegelicht: de bestemmingsplannen zijn onafhankelijk van elkaar te realiseren, voor elk deelgebied wordt een volledige bestemmingsplanprocedure gevolgd en in elk van deze procedures kan men op de gebruikelijke manier ageren. Er is dan ook zeker geen sprake van détournement de procedure.
- 7.4 De gemeente is niet meer voornemens om het wegtransport van gevaarlijke stoffen te reguleren door middel van een Route vervoer gevaarlijke stoffen. Routeren van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg draagt volgens de gemeente en de brandweer voor de ontwikkeling van de stationsomgeving van Elst niet of nauwelijks bij aan de verbetering van de veiligheid. De gemeente kiest ervoor om het transport van LPG over de weg door het plangebied Elst Centraal in eerste instantie niet te beperken. Voor de brandweer en de Veiligheidsregio is het duidelijk dat de huidige situatie (gelijkvloerse kruising van het spoor) onveilig is dan de toekomstige situatie met tunnel.

- 7.5 In het kader van voorliggend ontwerpbestemmingsplan zijn diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken geven een nauwkeuriger beeld van de milieubelasting dan de door bezwaarde aangehaalde indicatieve afstanden uit de brochure Bedrijven en milieuzonering van de VNG. Het aspect geur is het bepalende hinderaspect van het bedrijf van bezwaarde. Met betrekking tot dit milieuaspect hebben wij een geuronderzoek laten uitvoeren. Uit dit onderzoek is gebleken dat er, vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, geen belemmeringen zijn voor het vaststellen van voorliggend bestemmingsplan.

Bezwaarde 8

Samenvatting

- 8.1 Er wordt verzocht de eerder ingediende zienswijze van de bezwaarde op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra als herhaald en ingelast te beschouwen.
- 8.2 Bij brief van 31 januari 2011 heeft het college laten weten dat het plandeel dat betrekking heeft op de ontsluiting van het Huis der Gemeente, de P+R garage en de kantorenstrip dat aanvankelijk was geregeld in het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra is overgeheveld naar het onderhavige bestemmingsplan. Nadere bestudering van de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan wees echter uit dat hetgeen waartegen eerder is gereageerd nu juist in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien. Daarom is niet (slechts) sprake van het ontsluiten van het Huis der Gemeente, maar wordt een compleet nieuwe ontsluiting mogelijk gemaakt die grote consequenties zal hebben op de verkeerssituatie ter plaatse van de Energieweg en het bedrijventerrein De Aam. De indruk wordt gewekt dat geprobeerd wordt via een omweg bedoelde ontsluiting alsnog te kunnen realiseren.
- 8.3 Terecht besloot het college specifiek onderzoek te verrichten naar de verkeersveiligheid in de beoogde situatie. Aan het ontwerpbestemmingsplan zijn echter geen andere verkeersgegevens ten grondslag gelegd dan die ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra. Het is onbegrijpelijk dat niet ten minste de uitkomsten van dat specifieke onderzoek naar verkeersveiligheid worden afgewacht alvorens het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Het ontwerpbestemmingsplan ontbeert dan ook zorgvuldigheid, evenredigheid en motivering.
- 8.4 De bezwaarde gaat ervan uit dat de verruiming in de bestemmingen onder geen beding negatieve consequenties heeft voor het gebruik van haar pand aan de Energieweg.

Reactie

- 8.1 De zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra van de bezwaarde zijn hierbij als herhaald en ingelast beschouwd. Onderstaand wordt een samenvatting gegeven van deze zienswijzen en wordt hierop gereageerd.
- 8.1.1 Door de aansluiting van de Energieweg op het gebied Elst Centraal komt er een zeer verkeersonveilige en ongewenste vermenging van bedrijfsverkeer (waaronder vrachtwagens en opleggers) enerzijds en centrumverkeer van en naar Elst Centraal (waaronder personenauto's en fietsers) anderzijds.
- 8.1.2 Gedurende de hele dag zullen op de weg draaiende vrachtwagens het andere wegverkeer voortdurend belemmeren. Dit betekent verkeersgevaar. Volgens de reactienota (inspraak) is de weg in ieder geval bedoeld voor rijdend verkeer. Het verkeer zal dus ook de weg op moeten kunnen draaien. In een situatie met ook fiets- en autoverkeer leidt dit tot zeer onveilige en ongewenste situaties.

- 8.1.3 De bezwaarde kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de Gemeente(raad) met het voornemen tot het vaststellen van het bestemmingsplan de bedrijfsvoering op bedrijventerrein De Aam wil belemmeren en beperken om deze uiteindelijk te zullen wegbestemmen. De bedrijven op het bedrijventerrein De Aam zullen als gevolg van de gewijzigde verkeerssituatie in hun bedrijfsvoering worden aangetast en deze niet onverkort kunnen voortzetten.
- 8.1.4 In de verkeersanalyse van Goudappel Coffeng wordt niet ingegaan op de effecten van het vaststellen van het bestemmingsplan op de verkeerssituatie ter plaatse van bedrijventerrein De Aam, evenals de verkeersbewegingen daar naar toe en vanaf. Daarbij wordt niet ingegaan op het perceel van de bezwaarde. Ten onrechte wordt slechts aandacht besteed aan de economische effecten van de gewijzigde verkeerssituatie op detailhandelsvoorzieningen, terwijl die verkeerssituatie minstens zoveel invloed kan hebben op bedrijventerrein De Aam. De Verkeersanalyse biedt dan ook geen/ onvoldoende onderbouwing voor het bestemmingsplan. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, het evenredigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.
- 8.1.5 Het is onduidelijk waarop de conclusie is gebaseerd dat met de tangentenstructuur het doorgaand verkeer als mogelijk uit de kern van Elst wordt geweerd.
- 8.1.6 Het is onduidelijk of er al verkeersbesluiten zijn genomen om de in te voeren 30-km zone te kunnen effectueren.

Reactie:

- 8.1.1 Mobycon heeft het huidige gebruik van de Energieweg geïnterviewd en in kaart gebracht. Op basis van het huidige en toekomstige gebruik is een inrichtingsvoorstel voor de Energieweg gemaakt (Toekomstige inrichting en gebruik Energieweg te Elst, Mobycon, 28-06 2011). Hierin wordt geconcludeerd dat de bereikbaarheid van de bedrijven aan de Energieweg en nieuwe functies in het bestemmingsplan (kantoren en P+R), alsmede de verkeersveiligheid, voldoende gewaarborgd kunnen worden met het treffen van maatregelen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is - zowel in het plangebied als op aansluitende wegen - dus wel degelijk gekeken naar het aspect verkeersveiligheid. Daar waar hinder zal optreden, wordt deze als minimaal beschouwd en geaccepteerd als aanvaardbaar in het kader van te verwachten hinder in normale deelname aan het verkeer. Zowel de inventarisatie als het inrichtingsvoorstel is voorgelegd aan de bedrijven aan de Energieweg.
- 8.1.2 zie reactie 8.1.1
- 8.1.3 Er is zeker geen sprake van 'wegbestemmen' van de bedrijfsvoering op het bedrijventerrein De Aam. De bedrijfsbestemming op het bedrijventerrein De Aam blijft ongewijzigd. De gewijzigde verkeerssituatie past binnen de planologische mogelijkheden van de Verkeersbestemming.
- 8.1.4 zie reactie 8.1.1
- 8.1.5 De noodzaak van de aanleg van de tangentenstructuur is bepaald en onderbouwd in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (vastgesteld door de raad, nov. 2004).

- 8.1.6 Er zijn nog geen verkeersbesluiten genomen. Deze worden genomen na vaststelling bestemmingsplan.
- 8.2 Wij betreuren dat deze indruk is gewekt. Het is zeker niet de bedoeling om de ontsluiting via een omweg te realiseren. Het actief aanschrijven van degenen die zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra indienden en hen direct wijzen op het overhevelen van een deel van het plangebied wijst hierop. Ook het specifieke onderzoek naar de verkeersveiligheid bij de beoogde situatie geeft aan dat we wel degelijk hebben gekeken naar de consequenties van het aansluiten op de Energieweg.
- 8.3 Naar aanleiding van de inspraakreacties en de zienswijzen is een specifieke onderzoek uitgevoerd naar de verkeersveiligheid bij beoogd gebruik conform het vast te stellen bestemmingsplan. Dit onderzoek is verwerkt in dit rapport en in het vast te stellen bestemmingsplan. De resultaten van de inventarisatie (huidig gebruik) die als basis voor het verrichte onderzoek zijn gebruikt, zijn op 22 maart 2011 besproken met de betrokkenen. Wij zijn van mening dat het onderzoek bijdraagt aan een zorgvuldige en gemotiveerde beantwoording van de zienswijzen en het vast te stellen bestemmingsplan. Het onderzoek wordt als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan terinzage gelegd.
- 8.4 De zienswijze is onvoldoende concreet om te leiden tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In het kader van voorliggend ontwerpbestemmingsplan zijn alle betrokken belangen voldoende mee- en afgewogen.

4. Aanpassingen

4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen:

- Zienswijze 5.15: De strook grond ten westen van Otco (kadastraal bekend als Elst, sectie N, nummer 1846) wordt buiten het plangebied gelaten.
- Zienswijze 5.21: De parkeernorm die in de bestemming Kantoor is opgenomen is in de algemene regels opgenomen zodat deze ook voor de bestemming Maatschappelijk gaat gelden.

4.2 Ambtelijke aanpassingen

- De tunnels zullen als aanduiding worden verwijderd van de verbeelding en uit de regels.
- De milieuparagraaf van de toelichting is aangepast op basis van de rapporten:
 - Verantwoordingsplicht Groepsrisico, bestemmingsplan HdG
 - Risico-analyse wegtransport bestemmingsplan HdG
 - Aanvullende luchtkwaliteitsbeoordeling
 - Toekomstige inrichting en gebruik Energieweg Elst
- Aan artikel 3.4.2 (bestemming Kantoor) is het toestaan van een overkapping met maximaal drie gesloten wanden en een maximale bouwhoogte van 4 meter toegevoegd.

5. Conclusie

Alle 8 de zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen. De zienswijzen zijn - met uitzondering van de punten genoemd in paragraaf 4.1 - ongegrond en leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6. Vaststelling Rapport zienswijzen

De ingediende zienswijzen worden ongegrond verklaard en leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 27 september 2011.

De raad voornoemd,
De griffier,

De voorzitter,

Drs. A.J. van den Brink

E. Tuijnman