Vragen vanuit Fractie Stadspartij Zutphen-Warnsveld

Op de verschillende vragen wordt hieronder per vraag antwoord (in blauw) gegeven.

A. Verkeer en infrastructuur (Sprabanenweg)

1. Kunt u aangeven aan welke gemeentelijke ontwerp- en constructienormen een weg moet voldoen waarop structureel vrachtwagencombinaties tot circa 50 ton rijden en elkaar moeten kunnen passeren?

Wij hanteren de CROW-richtlijnen voor het ontwerpen en toetsen van gemeentelijke wegen. Vanuit de CROW-richtlijnen is een weg voor een 50-ton vrachtwagen 2,55 m breed. De Sprabanenweg met grasbetonstroken wordt 6,10 m breed. Gezien het gebruik van de weg voor zwaar verkeer, kiezen wij voor een gedegen drielaags asfaltconstructie met een deklaag van SMA (steenmastiekasfalt). Aan de zijkanten wordt de asfaltconstructie omsloten door grasbetonstroken, waardoor men elkaar ook goed kan passeren. De Sprabanenweg behoudt een 30 km/uur-regeling. Met de verbreding, die het bestemmingsplan mogelijk maakt, gaat de nieuwe weg voor de gegeven functie voldoen aan de normen vanuit het CROW. Het principe-dwarsprofiel, dat in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen, geeft een impressie weer.

2. Acht het college de huidige en geplande uitvoering van de Sprabanenweg (ca. 4,5 m asfalt met grasbetonstroken) geschikt voor een verdrievoudiging van het zware verkeer, inclusief piekbelasting?

Ja. De Sprabanenweg wordt met een asfaltconstructie van 4,50 meter breed met aan beide zijden een grasbetonstrook van 0,8 meter 6,10 meter breed. Deze breedte voldoet aan de CROW-richtlijnen, waarbij vrachtwagens elkaar goed kunnen passeren. Ook met de gegeven intensiteit.

3. Is onderzocht of een volwaardige aan- en afvoerroute op eigen terrein van de ondernemer, aansluitend op de Weg naar Voorst, technisch en verkeerskundig haalbaar is? Zo nee, waarom niet?

Ja. Zoals aangegeven in de zienswijzennota is een variant langs het spoor door het bestaande bedrijf ook met ProRail afgestemd en besproken, waarbij de uitkomst negatief is (zie de reactie onder 2d).

4. Hoe worden verkeersveiligheid en bereikbaarheid van omwonenden, fietsers en wandelaars (o.a. Sprabanenweg) geborgd tijdens piekperiodes?

Met de inrichting van de weg en het bedrijf is, zoals ook in de bijlage bij de zienswijzennota is aangegeven, het issue dat nu speelt niet meer aan de orde. Op het terrein kan worden geparkeerd. De Sprabanenweg behoudt een 30km/uur regeling, waarbij de verkeersveiligheid geborgd blijft voor de verschillende weggebruikers en de nieuwe weg voldoet aan de CROW-richtlijnen.

B. Verkeersintensiteit en piekbelasting

5. Erkent het college dat de verkeersberekeningen grotendeels zijn gebaseerd op jaargemiddelden en dat piekbelasting (ca. 48 dagen per jaar) leidt tot een wezenlijk andere situatie?

Ja, dat is conform de rekenmethode die wordt toegepast. Voor het bedrijf zijn er aantal piekmomenten, waarbij de situatie buiten deze periode rustig is.

6. Acht het college een belasting van circa 900–1.000 verkeersbewegingen per piekdag op de Sprabanenweg ruimtelijk en maatschappelijk aanvaardbaar?

Ja, zoals ook in het bestemmingsplan is onderbouwd en afgewogen.

C. MER en milieuafweging

7. Waarom is gekozen voor een vormvrije MER-beoordeling, terwijl het plan ingrijpende gevolgen heeft voor verkeer, geluid, natuur, landschap en infrastructuur?

Zoals in de mer-beoordeling (bijlage 14, hoofdstuk 1.2), de toelichting en tijdens de beeldvormende vergadering is aangegeven, valt de ontwikkeling niet onder een verplichte milieueffectrapportage. Er is vanuit het Besluit mer (geldend recht ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan) wel in verband met de goede ruimtelijke onderbouwing een mer-beoordeling uitgevoerd, opdat milieueffecten in beeld zijn. Vanuit het Besluit mer en de jurisprudentie is dit ook voorgeschreven. Met de mer-beoordeling is de conclusie, dat er geen milieueffectrapportage nodig is.

8. Is het college bereid de raad de keuze te laten maken voor een onafhankelijke, volledige MER, met expliciete aandacht voor piekbelasting, worst-case-scenario's en cumulatieve effecten?

Nee. Eerder is eenzelfde vraag gesteld, waarbij wij hebben aangegeven dat deze beoordeling onafhankelijk door ons en mogelijk door de Omgevingsdienst Achterhoek plaatsvindt. Dit gebeurt voor alle projecten en procedures en hierop wordt niet afgeweken.

D. Natuur, water en landschap

9. Hoe is het plan getoetst aan het Gelders Natuur Netwerk (GNN) en het principe water en bodem sturend?

Ja. In de toelichting (hoofdstukken 4.2.2 en 4.16) en de zienswijzennota is dit uitgebreid toegelicht. Het plan valt buiten Gelders natuur Netwerk en voldoet aan de zogenaamde watertoets.

10. Wat zijn de verwachte hydrologische effecten (grondwater, kwel, waterafvoer) en hoe verhouden die zich tot natuurhersteldoelen in de Overmarsch?

In hoofdstuk 4.16 (Water met de watertoets) en in het hydrologisch onderzoek (bijlage 36) is hier uitvoerig op ingegaan. Met waterschap Vallei en Veluwe heeft uitvoerige afstemming plaatsgevonden, opdat de benodigde vergunning verkregen wordt. In het gebied vindt compensatie van de vervallen watergangen in overleg met waterschap Vallei en Veluwe plaats. Mogelijke grondwaterophoging in het gebied is een initiatief van Staatsbosbeheer met waterschap Vallei en Veluwe, waarbij wij met deze ontwikkeling dit niet onmogelijk maken. Wel zullen initiatiefnemers onderzoeken met effecten, risico's en beheersmaatregelen met nadere afspraken over de bestaande en nieuwe ontwikkelingen in het gebied met ons moeten maken.

11. Welke mogelijkheden ziet het college om de landschappelijke en visuele afscherming robuuster te maken, met name langs de zuidoostrand richting Weg naar Voorst?

Het bestemmingsplan maakt dit mogelijk. Binnen de bestemming agrarisch-glastuinbouw is onder planregel 4.1 onder a mogelijk, dat er landschappelijke inpassing plaatsvindt. Vanuit initiatiefnemer kan dit worden gerealiseerd. Vanuit het zuidoosten blijft de bestaande glastuinbouw vanaf de Weg naar Voorst trouwens direct zichtbaar. De gevraagde afscherming heeft hier geen invloed op.

E. Participatie en bestuurlijke afweging

12. Op welke wijze heeft de initiatiefnemer aantoonbaar voldaan aan de participatie-eisen van de Omgevingswet?

De Omgevingswet is niet op deze ontwikkeling van toepassing. Het ontwerpbestemmingsplan is voor 1 januari 2024 ter inzage gelegd en hiervoor gelden de spelregels vanuit de Wet op de ruimtelijke ordening. Wel is er ten aanzien van de planvorming al verschillende malen met de omgeving over de clustering van de glastuinbouw intensief gesproken. Hierbij wordt verwezen naar de door u vastgestelde en geldende structuurvisies Middengebied (2014) en Noordrand De Hoven (2019) die na participatie en bekendmaking met de mogelijkheid van zienswijzen zijn vastgesteld. De ontwikkeling van de clustering van de glastuinbouw is een proces dat al lang speelt en waarover de gemeenteraad al verschillende besluiten heeft genomen. Initiatiefnemer heeft met de omgeving het plan op 6 maart 2024 toegelicht en vragen beantwoord.

13. Kan het college toelichten waarom de raad volgens het raadsvoorstel feitelijk weinig beleidsruimte zou hebben, en of uitstel of heroverweging juridisch mogelijk is zonder consequenties voor woningbouwplannen in De Hoven Noord?

De stelling in de vraag wordt niet gevolgd. In het raadsvoorstel staat dat er ruime beleidsvrijheid is (blz. 1). Wel wordt opgemerkt, dat bij een mogelijk weigering om het bestemmingsplan vast te stellen zwaarwegend moet worden beargumenteerd waarom er van twee vastgestelde structuurvisies, die voor de gemeente zelfbindend zijn, wordt afgeweken. De clustering van de glastuinbouw past binnen de kaders van de twee vastgestelde en geldende structuurvisies.