

Format technische vragen

Datum indienen: 19 mei 2025

Datum politieke avond: 3 juni 2025

Agendapunt: Voorbereidende vergadering project Lingezicht, vaststellen bestemmingsplan en stedenbouwkundig beeldkwaliteitsplan “Elst, Lingezicht”.

Onderwerp: Bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan Elst, Lingezicht

Toelichting:

Wij hebben n.a.v. de inmiddels bekende stukken nog enkele technische vragen, met name wat betreft de ontsluitingen, netcongestie, geluidsbelasting en maatschappelijke voorzieningen.

Vraag/vragen:

In het raadsvoorstel wordt verwezen naar 2 ingediende zienswijzen op het beeldkwaliteitsplan. Deze hebben geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het beeldkwaliteitsplan.

Ook op het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet Geluidhinder Elst, Lingezicht zijn blijkens het raadsvoorstel 2 zienswijzen ingediend die – voor zover wij hebben kunnen vaststellen – nog niet met de raad zijn gedeeld.

Vraag:

- kunt u de raad alsnog genoemde ingediende zienswijzen op het beeldkwaliteitsplan en op het besluit hogere grenswaarden doen toekomen?

Antwoord: De zienswijzen zijn bijgevoegd bij de beantwoording van deze technische vragen. Zie hiervoor de bijlagen.

In de nota van zienswijzen en wijzigingen wordt gesteld “Nu de thans berekende geluidsbelasting lager is zowel in de huidige situatie als na de realisatie van het plan....”.

Vragen:

- kunt u het destijds bij het bestemmingsplan Groenordstrip gehanteerde rapport over de geluidsbelasting opnieuw met ons delen?

Antwoord: Het onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij de beantwoording van deze technische vragen.

- is het juridisch houdbaar en naar bewoners uitlegbaar dat dit rapport en het bij het als bijlage opgenomen akoestisch onderzoek, in feite met terugwerkende kracht vervangen worden door het nieuwe rapport met een anders berekende geluidsbelasting, zoals wij nu begrijpen dat gebeurt? Kunt u dat aan de hand van de genoemde drie rapporten nader toelichten?

Antwoord: Het eerdere akoestisch onderzoek wordt niet vervangen. Er is sprake van een nieuw akoestisch onderzoek waarin de akoestische situatie en de mogelijke effecten op omliggende objecten als gevolg van de woningbouwontwikkeling “Elst, Lingezicht” in beeld zijn gebracht. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd aan de hand van de daarvoor geldende

voorschriften en normen. De Ceintuurbaan zou (volgens inzichten in 2014) een rondwegfunctie krijgen met een significant hogere verkeersintensiteit en daarmee hogere geluidbelasting. De geluidwering van de woningen aan de Stapelwolk is hierop berekend. Deze woningen zijn dus al geïsoleerd voor de hogere geluidbelastingen vanwege de rondwegfunctie. Ten tijde van het uitvoeren van het eerste akoestisch onderzoek waren de woningen aan Stapelwolk nog niet gerealiseerd en weken de toetspunten enigszins af van de toetspunten in het laatste akoestisch onderzoek die bepaald zijn aan de hand van de daadwerkelijke gevels. Onder andere deze gegevens leiden tot een lagere berekende geluidsbelasting dan in het eerste akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek is getoetst en voldoet aan de daarvoor geldende vereisten. Ook is over de akoestische situatie en de reconstructie juridisch geadviseerd door de huisadvocaat. Geconcludeerd is dat de akoestische situatie voldoet aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving.

- is het gerucht juist dat er met een of meer individuele bewoners is geprobeerd om te komen tot een vaststellingsovereenkomst, maar dat de gemeente zich in een laat stadium heeft teruggetrokken en dit traject heeft afgebroken? Zo ja, kunt u dit toelichten (waarom is het gestart, waarom is het afgebroken)?

Antwoord: Als gemeente willen we het proces om te komen tot vaststelling van een bestemmingsplan zuiver houden. Indieners hebben zienswijzen ingediend. Daar waar mogelijk is getracht tegenmoet te komen aan zorgen en wensen van omwonenden in het publiekrechtelijk spoor door aanpassingen in het bestemmingsplan. We zijn van mening dat er in het plan sprake is van een goede ruimtelijke ordening en afweging van diverse belangen. Het is gebruikelijk dat initiatiefnemers/ontwikkelaars in het privaatrechtelijke spoor proberen te komen tot oplossingen met omwonenden door het sluiten van vaststellingsovereenkomsten. Van gesprekken tussen ontwikkelaar en omwonenden waren we op de hoogte, maar omdat dit oplossingen in het privaatrechtelijk spoor betreft en oplossingen worden geboden die betrekking hebben op zaken buiten het plangebied hebben we hier als gemeente geen rol in.

Voor veel van de indieners van zienswijzen is de ontsluiting van Lingezicht een belangrijk punt (ook in verband met daaruit voortvloeiende belasting voor bestaande woningen). Er is gekozen voor één ontsluiting via de Ceintuurbaan en een ontsluiting voor calamiteiten aan de oostzijde. Uit het zienswijzerapport halen wij:

- dat het ruimtelijk en verkeerskundig onwenselijk wordt gevonden om meerdere ontsluitingen op de Ceintuurbaan te realiseren,
- dat het ontsluiten via de 1^e Weteringsewal aan de noordzijde, de weg aan de oostzijde of ontsluiting op de Rijksweg Noord “niet realistisch is. De ontsluiting Rijksweg Noord zou te dicht op de bestaande verkeerskruispunten komen te liggen en daarmee overmatige verkeershinder en onveilige verkeerssituaties kunnen veroorzaken. Het wegprofiel van de 1^e Weteringsewal en Lingestraat voldoen niet aan de eisen om de capaciteit van deze verkeersbeweging te kunnen verwerken.

Er ook nog wordt verwezen naar het verslag van het participatietraject, maar daarvan is alleen een samenvatting opgenomen in de stukken, waarbij er over de in het kader van het participatieproces gevoerde discussie over de ontsluiting wellicht meer te zeggen valt.

Aangegeven wordt dat bij de verkeersafwikkeling een ongeveer gelijke verdeling richting de Rijksweg-Noord en richting de Nieuwe Aamsestraat zal plaatsvinden.

In bijlage 15 Onderzoek Verkeer en Parkeren wordt erop gewezen dat naast de centrale aansluiting van Lingezicht op de Ceintuurbaan, er twee hofjes zijn die rechtstreeks op Rijksweg-Noord aansluiten. Hierbij wordt gesteld "Indien mogelijk is het goed het fietspad ter plaatse van deze aansluitingen iets uit te buigen ten opzichte van Rijksweg-Noord, zodanig dat er 5 meter opstelruimte ontstaat tussen het fietspad en de rijbaan. Een aankomende auto kan daarmee de fietsers langs Rijksweg-Noord voorrang geven zonder het autoverkeer te hinderen. Voor vertrekkende auto's ontstaat er zo een mogelijkheid om eerst de fietsers voorrang te verlenen en daarna de aandacht te richten op het autoverkeer op Rijksweg-Noord. Voor fietsers levert dit een veiligere situatie op."

Vragen:

Kunt u nog wat meer toelichten (dan nu gebeurt in het zienswijzenrapport en in bijlage 15 Onderzoek Verkeer en Parkeren uit het bijlageboek) waarom een tweede ontsluiting, bijv. via de 1^e Weteringsewal of de Lingestraat (er vanuit gaande dat ook dan de meeste verkeersbewegingen via de Ceintuurbaan zullen gaan) geen optie is? Wat is het maximum aantal voertuigen dat via de 1^e Weteringsewal (extra) kan worden ontsloten, gelet op het wegprofiel?

Antwoord: Het is verkeerskundig gezien wenselijk de ontsluiting van de woonwijk zoveel mogelijk bestaande gebiedsontsluitingswegen te laten plaatsvinden. Met de geplande ontsluiting direct op de Ceintuurbaan en via Rijksweg-Noord en Aamsestraat wordt hierin voorzien. Het verkeerskundig onderzoek toont aan dat op de Ceintuurbaan het verwachte aantal extra verkeersbewegingen aan kan. De Ceintuurbaan is een gebiedsontsluitingsweg met een etmaalintensiteit > 10.000 motorvoertuigen. De berekende intensiteiten op de Ceintuurbaan na realisatie van het plan Elst, Lingezicht bedraagt 4.480 motorvoertuigen. In het verkeerskundig onderzoek is berekend en geconcludeerd dat de restcapaciteit van de Ceintuurbaan en omliggende ontsluitingswegen voldoende is om het extra aantal voertuigen vanuit Elst, Lingezicht af te kunnen wikkelen.

De 1^{ste} Weteringsewal en de Lingestraat zijn erftoegangswegen die zich gezien hun wegontwerp niet geschikt zijn als ontsluitingsweg. Daarbij zouden ontsluitingen via Lingestraat en 1^{ste} Weteringsewal sluipverkeer door de nieuwe en bestaande wijken in de hand werken. Ook dit is verkeerskundig gezien onwenselijk.

Er is geen onderzoek gedaan naar het maximum aantal voertuigen dat gezien het wegontwerp van Weteringsewal kan worden ontsloten. Omdat een ontsluiting via de 1^{ste} Weteringsewal onwenselijk is is hier geen aanleiding voor geweest.

Op grond waarvan wordt een gelijke verdeling richting de Rijksweg Noord en richting de Nieuwe Aamsestraat verwacht? Is daarbij voldoende rekening gehouden met de trage afwikkeling die nu via de rotonde bij de Nieuwe Aamsestraat richting A325 in de spits plaatsvindt? Hoe recent zijn de tellingen die het huidige verkeersmodel als basis hanteert voor de verkeersafwikkeling vanuit Westeraam?

Antwoord: De verdeling is gebaseerd op de verkeersbewegingen in het verkeersmodel voor buurten in de directe omgeving, zoals bijvoorbeeld in de buurt "Regenboog". Het verkeersmodel wordt periodiek

gekalibreerd op nieuwe verkeerstellingen. In het verkeerskundig onderzoek is het verkeersmodel van de gemeente Overbetuwe (Regionaal Verkeersmodel Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen 2023) gebruikt.

Is inmiddels al bekend of de suggestie van Goudappel m.b.t. de hofjes fysiek mogelijk is? Zo ja, is het voornemen dit op te pakken en te realiseren?

Antwoord: De suggestie van Goudappel m.b.t. de hofjes is onderzocht en fysiek niet mogelijk vanwege de verschillende eigenschappen aan deze zijde van het plangebied. Het verleggen van het fietspad is vanwege de ligging van kabels, leidingen en een persriool technisch niet mogelijk. Het voorstel van de hofjes worden dan ook niet verder opgepakt en is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

In het raadsvoorstel is vermeld dat netbeheerders Tennet en Liander hebben aangegeven dat vanwege netcongestie aansluiting van de bouwopgave uit dit bestemmingsplan mogelijk pas gerealiseerd kan worden in 2029 of 2030.

In reactie op zienswijze 9 wordt in de nota van zienswijzen en wijzigingen aangegeven de aanleg van elektriciteit voor deze projectlocatie geen nadelige consequenties of toekomstige beperkingen heeft voor de bewoners in Westeraam, omdat er een nieuwe middenspanningselectriciteitsnet wordt aangelegd.

Vragen:

- Zoals bekend zijn netcongestieproblemen (bijvoorbeeld opwekcongestie) niet per definitie beperkt tot het hoog- en middenspanningsnetwerk, maar doen die zich ook voor op het laagspanningsnetwerk¹. Kan ook zekerheid worden gegeven worden voor het laagspanningsnetwerk?

Antwoord: Door de ontwikkelaar wordt op dit moment onderzocht welke mogelijkheden er zijn in het kader van 'netbewuste nieuwbouw', energieopslag en buffering en het reserveren van ruimte in het energiesysteem en de beschikbare ruimte. Ook met de netbeheerder wordt overleg gevoerd. Er kan tot op heden geen zekerheid worden gegeven over het laagspanningsnetwerk. Pas als het bestemmingsplan definitief is vastgesteld kunnen mogelijk met de netbeheerder afspraken worden gemaakt over het netwerk.

- Welke stappen zijn in het kader van deze projectontwikkeling gezet en voorzien in het kader van 'netbewuste nieuwbouw' en 'buffering van energie' om de eerdere memo van september 2024 concrete invulling te geven en mogelijke aansluiting op de netwerken eerder dan in 2029 of 2030 te laten plaatsvinden²? In welke mate zijn voor mogelijke oplossingen ruimtelijke reserveringen opgenomen in het bestemmingsplan? Wanneer wordt er zekerheid verwacht over een datum van aansluiting op het net? Is overwogen om (net als in de rest van Westeraam) toch ook voor deze projectlocatie een gasnetwerk aan te (laten) leggen om te komen tot een lagere belasting bij c.q. eerdere aansluiting op het electriciteitsnet, nu op grond van de door de raad vastgestelde Transitievisie Warmte Overbetuwe in 2020 geen warmtevisie is ontwikkeld voor Elst-Oost/Westeraam?

¹ <https://www.milieucentraal.nl/energie-besparen/duurzaam-verwarmen-en-koelen/wat-is-netcongestie-en-wat-merk-je-ervan/>

² <https://stadszaken.nl/artikel/6908/netcongestie-blokkeert-woningbouw-zeven-oplossingen-op-een-rij>

In het bestaande netwerk is tot 2029 ruimte gereserveerd voor de realisatie van 200 woningen. Zekerheid hierover kan echter pas definitief worden gegeven nadat het bestemmingsplan is vastgesteld.

Na vaststelling zullen deze gesprekken tussen ontwikkelaar en netbeheerder verder worden gevoerd en wordt onderzocht of maatwerkoplossingen mogelijk zijn voor:

- Congestiemanagement, dat inhoudt dat grootverbruikers in de omgeving flexibel gebruik van netcapaciteit afspreken, waardoor ruimte ontstaat voor nieuwe kleinverbruikers;*
- De inzet van energiegemeenschappen, batterijen en slimme sturing als tijdelijke overbrugging tot netverzwaringen zijn gerealiseerd;*
- Inzetten op een combinatie van dit alles vanuit een vernieuwend energieconcept voor nieuwbouw.*

Daarnaast zijn geen mogelijkheden voor aansluiting op het gasnetwerk onderzocht. Gezien de huidige regelgeving is dit ook niet wenselijk en haalbaar.

Lingezicht is ook de afronding van de wijk Westeraam. We hebben in de toelichting op het bestemmingsplan de passage over maatschappelijke voorzieningen, waaronder huisvesting van eerstelijnszorg gezien. Tegelijk missen we de aansluiting op de memo van 15 april 2024³ over het haalbaarheidsonderzoek uitbreiding-nieuwbouw primair onderwijs wijk Westeraam (waarbij voor ons ook de koppeling met peuterspeelzaalwerk (VVE) en kinderopvang (buitenschoolse opvang, alternatieve locatie voor BSO 't Strand) vanuit gezinnen uit de wijk Westeraam (zoals bekend) een aandachtspunt is.

- Wordt over de ruimte voor eerstelijnszorg actief gecommuniceerd met de betrokken beroepsgroepen, waaronder de Regionale Huisartsenorganisatie Arnhem?

Er is niet actief gecommuniceerd met betrokken beroepsgroepen, anders dan de communicatie die tijdens het participatieproces heeft plaatsgevonden en de informatie die is gepubliceerd op de projectwebsite. In afwachting van vaststelling van het bestemmingsplan wordt deze communicatie weer verder opgepakt.

Bij de ontwikkelaar zijn inmiddels wel enkele verzoeken voor invulling van de maatschappelijke functie ingediend. De nadere uitwerking hiervan volgt in een later stadium na vaststelling van het bestemmingsplan.

- Hoe verhoudt het voorgestelde bestemmingsplan zich tot de zoektocht voor een locatie voor primair onderwijs, al dan niet in koppeling met kinderopvang als genoemd?

Het voorliggende bestemmingsplan ziet toe op de realisatie van woningbouw. De gemeente voert een locatiestudie uit voor primair onderwijs. Een van de locaties bevindt zich binnen het plangebied Lingezicht. Met de initiatiefnemer van het plan zijn privaatrechtelijke afspraken gemaakt dat medewerking verkregen kan worden indien primair onderwijs binnen Lingezicht de voorkeursvariant wordt.

Indiener/fractie: Aad Noordermeer Lijst BOB

Antwoord(en) ambtelijke organisatie:

³ <https://overbetuwe.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/c371df23-bc39-4dec-a7c9-5b6e724bc937>