

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?

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?
- 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?
- 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)?

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?

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?

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?

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?
- 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?

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

Indiener/fractie: Aad Noordermeer Lijst BOB

Antwoord(en) ambtelijke organisatie:

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>

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