Beantwoording technische vragen VVD onderwerp Spoorzone

Legenda:
- rechte teksten zijn de ingediende vragen
- cursieve teksten is de beantwoording

Inleiding VVD:
Wat wij namelijk niet zo goed snappen is de interpretatie die er wordt gegeven aan de motie die we als raad hebben besloten. Dat er nu al tal van ambtelijke uren verspild worden voor een heus raadsvoorstel met pagina's tekst en plan van aanpak terwijl we een hele simpele verkenning wilden. Naar onze mening kan zo'n verkenning echt prima intern worden uitgevoerd, hooguit in de vorm van een quickscan. De benodigde kennis en gegevens zijn in huis, en met een uurtje analyse door de afdeling Ruimte en een korte notitie met conclusies ("strik eromheen, één dag werk") zou de raad al ov er de kerninzichten kunnen beschikken.

De Spoorzone is een onderwerp dat leeft in zowel onze samenleving als ook politiek bestuurlijk. Uw motie, die door de gemeenteraad is aangenomen in 2023, vraagt om inzichtelijk te maken in hoeverre woningbouw in het zuidelijk deel van de Spoorzone mogelijk is. Ook wordt er in de motie aangegeven dat de Spoorzone primair dient voor natuur, de aanwezige bestemming voor bedrijventerrein moet komen te vervallen en de Spoorzone eerder in beeld was als mogelijke route voor verkeer tussen Groesbeek en de A73. Veel uiteenlopende onderdelen die betrekking hebben op het gebied de Spoorzone.

Bovengenoemde onderwerpen vragen allemaal om ruimte, meer ruimte dan er mogelijk beschikbaar is. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging. Een quick-scan binnen één dag, zoals vermeld in de vraagstelling, gaat ons geen integraal beeld opleveren. Wij, als college van B&W, zijn van mening dat een gebiedsvisie voor de Spoorzone ons gaat helpen bij het bepalen van de koers voor de toekomst. Een gebiedsvisie geeft ons richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied waarin we kaders en uitgangspunten vaststellen. Omdat een gebiedsvisie samen met omwonenden, stakeholders en gemeenteraad tot stand komt vinden wij dit het meest geschikte instrument om te voldoen aan deze maatschappelijke en politiek-bestuurlijke vraag: wat is onze visie voor de toekomst van de Spoorzone?

Dus proberen we dat nu dmv onze vragen helder te krijgen, dan weten we in de commissie waar we aan toe zijn. En eerlijk gezegd, wij hebben het kadastrale nummer gauw in ChatGPT gezet, want wij zijn geen experts, maar daar kwamen al best wat concrete afstanden uit die bij ons vragen op roepen.

1. Welke actuele databronnen (zoals geluidskaarten, bodemloket, risicokaart, VNG-zoneringskaart en interne GIS-bestanden) zijn binnen de organisatie beschikbaar om een eerste ruimtelijke quickscan Spoorzone samen te stellen zonder externe inhuur?

   Er is een en ander als input beschikbaar, maar dit zijn altijd richtlijnen, waar eventueel weloverwogen van afgeweken kan worden of kan worden beperkt middels maatregelen. Zo'n afwijking is altijd een belangenafweging. Daarmee is de opgave om de verschillende belangen aan elkaar te koppelen en weloverwogen conclusies te trekken en analyses te maken. Dat kost tijd en vraagt aanvullende kennis, waardoor er een extern bureau nodig is.

2. Op welke overwegingen is gebaseerd dat in de verkenningsfase een extern stedenbouwkundig bureau wordt ingezet, terwijl in het plan van aanpak wordt aangegeven dat binnen de ambtelijke organisatie reeds expertise aanwezig is op de terreinen milieu, bodem, geluid, groen en verkeer?

   Er is op veel fronten kennis aanwezig, maar om een goed afgewogen verkenning neer te zetten is aanvullende expertise nodig, zeker omdat hier diverse ruimtelijke vraagstukken samen komen, dat moet worden benaderd vanuit de expertise van een landschapsarchitect. Daarnaast moeten we zorgvuldig omgegaan met de beperkte ambtelijke capaciteit i.r.t. andere projecten en werkzaamheden. Het inzetten van een stedenbouwkundig bureau c.q. landschapsarchitect is ook passend bij uw motie. "U verzocht het college dat eventuele

woningbouw op het zuidelijke punt van de Spoorzone niet ten koste mag gaan of voorrang mag krijgen op woningbouw aan de Cuijksesteeg of in de Middelaar".

3. Is vooraf beoordeeld of men ambtelijk intern zelf in staat is om binnen beperkte tijd (bijvoorbeeld één werkdag) een integrale quickscan van de locatie op te stellen? Zo ja, wat was de uitkomst van die beoordeling?

   Een integrale quickscan in een gebied waar diverse ruimtelijke vraagstukken samenkomen vraagt zorgvuldigheid en daarmee ook tijd. De aanname dat dit binnen één werkdag zou kunnen is erg ambitieus.

4. Wat zijn volgens de meest recente geluidsgegevens van de Maaslijn de afstanden tot de 55 dB- en 60 dB-contouren ter hoogte van perceel 7475, en welk deel van het perceel valt binnen deze geluidszones?

   Dat volgt uit de verkenningsfase. Hiervoor is een akoestisch onderzoek nodig. Toekomstige ontwikkelingen zoals de elektrificering van de Maaslijn hebben hier invloed op.

5. De verzinkerij aan de zuidzijde valt volgens de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2022) in milieucategorie 4.1 met een richtafstand van 200 meter tot woningen. Kan inzichtelijk worden gemaakt hoeveel procent van het zuidelijke deel van perceel 7475 binnen deze 200-meter-zone valt, en wat dit betekent voor de realistische ruimte waar woningbouw planologisch nog mogelijk is?

   Zo'n kaart kan gemaakt worden maar heeft op zichzelf geen waarde: deze moet altijd afgewogen worden tegen andere belangen. Daarnaast zijn er mogelijk ook maatregelen die invloed kunnen hebben op aspecten zoals een richtafstand. Dit vergt onderzoek.

6. Binnen welke afstand tot het spoor wordt een trillingsonderzoek conform SBR-richtlijn B noodzakelijk geacht, en zijn er indicatieve meet- of rekenwaarden beschikbaar voor deze locatie?

   Die zijn er nog niet en ook hier moet de invloed van toekomstige ontwikkelingen (zoals de elektrificering van de Maaslijn) meegenomen worden. De invloed van trilling als ook vraag 4 (geluid), vraag 7 en 8 (bodem) en vraag 9 (trilling, geluid en hinderzone) vraagt om een integraal onderzoek naar de mogelijk- en onmogelijkheden met daarbij eventueel te treffen maatregelen dat onderdeel uitmaakt van de verkenningsfase van de gebiedsvisie.

7. Zijn er op basis van bestaande registraties of beleidskaarten reeds bekende beperkingen voor dit gebied op het vlak van bodemkwaliteit, grondwater, of waterhuishouding?

   Deze informatie moet grotendeels opgehaald worden bij andere bevoegd gezagen (zoals provincie). Daarnaast geldt ook hier dat dit op zichzelf geen waarde heeft, omdat het moet worden afgewogen tegen andere belangen. Zie vraag 6.

8. Zijn voor deze locatie op dit moment bodemonderzoeken of historische bodeminformatie beschikbaar, bijvoorbeeld met betrekking tot zware metalen of industriële activiteiten uit het verleden, die de geschiktheid voor wonen beïnvloeden?

   Die informatie is nog niet beschikbaar: dit moet verder onderzocht worden. Zie vraag 6.

9. Kan de afdeling Ruimte vóór de komende commissievergadering een indicatieve kaart aanleveren waarop de ligging van het spoor, de geluidscontouren (55 / 60 dB), de 200-meter-zone van de verzinkerij en eventuele overige milieuzones zijn weergegeven, zodat de raad een objectief beeld krijgt van de feitelijke ruimte voor woningbouw in het zuidelijke deel van de Spoorzone?

   Nee, zie vraag 6.