Technische vragen

Van : Kees de Leeuw den Bouter
Datum vraag : 30 november 2023
Onderwerp : bestemmingsplan hotelkavel
Commissiegriffier :
Datum antwoord :

Naar aanleiding van het bestemmingsplan hotelkavel, te behandelen in de cie FLO van 6 december a.s. heeft de fractie van de PvdD de volgende vragen:

Vragen:

1. Wat is/wordt er gedaan met de conclusies van het verkeersonderzoek Spoorzone?
2. Vorig jaar is besloten de Stationsgarage uit te breiden met 80 parkeerplaatsen, hoofdzakelijk om het parkeren in de Binnenstad te kunnen verlagen t.b.v. de leefbaarheid aldaar. Wordt de gemeentelijke vraag nu niet verdrongen door die van het hotelkavel?
3. Is het gelet op de geluidbelasting op de geprojecteerde bebouwing en de gekunstelde maatregelen om tot acceptabele geluidwaarden te komen wel verantwoord op deze plek appartementen te bouwen?
4. Waarom is de kwaliteit van het grondwater niet onderzocht?
5. Tijdens een van de informatie-avonden is gesuggereerd dat de initiatiefnemer i.o.m. met de gemeente compensatiegroen zou aanleggen op het openbaar gebied voor het Huis van de Stad. Waarom vinden wij dat nu niet meer terug en wordt alleen een afkoopsom voorgesteld voor het tekort aan groencompensatie?
6. Is het gelet op de aspecten van externe veiligheid en de ook hier weer gekunstelde maatregelen terzake wel verantwoord op deze plek appartementen te bouwen?
7. Uit de inspraakresultaten blijkt dat bewoners van de Ronsseweg zich zorgen maken over de parkeersituatie in hun straat op de zondagen, wanneer er geen parkeerregime geldt. Zij vrezen dan voor overlast door parkeren van het hotel. Wij hebben geen adequaat antwoord aangetroffen in de reacties op de inspraak en vragen alsnog om een antwoord.

Antwoorden:

1. Zoals uit het rapport te lezen valt, is de eerste doorrekening vooral gedaan om te kijken of er in de toekomst knelpunten op doorstroming ontstaan. Vervolgens is per kruispunt gekeken welke mogelijke oplossingsrichtingen er zijn. Momenteel worden de voorgestelde oplossingen voor de Burg. Jamessingel nader uitgewerkt, waarbij ook gekeken wordt naar de inrichting van de kruising Spoorstraat – Burg. Jamesssingel.

2. Bewoners en bezoekers krijgen geen vergunning om op straat te kunnen parkeren. Wel kunnen ze tegen de geldende uur- en dagtarieven op straat parkeren. Parkeren op de Vossenburchkade is echter veel goedkoper. Ook parkeren in de Stationsgarage is nog goedkoper dan parkeren op straat. Daarom zijn in de parkeernotitie deze mogelijke parkeerlocaties in de nabijheid van de hotelkavel meegenomen als mogelijke opties op te kunnen parkeren (Stationsgarage en Vossenburchkade). De Stationsgarage heeft na toevoeging van de extra verdiepingen met 80 plekken op de piekmomenten nog voldoende aantal vrije parkeerplaatsen en ook op de Vossenburchkade is voldoende overcapaciteit. Uit tabel 9 Beschikbare restcapaciteit per voorziening is af te lezen dat, ook al zouden de 80 parkeerplaatsen extra bij de Stationsgarage niet gerealiseerd worden, de extra parkeerdruk als gevolg van de hotelkavel (70 parkeerplaatsen) afhankelijk van het moment opgevangen kan worden in de Stationslocatie en/of de Vossenburchkade.

3. Niet te ontkennen valt dat de geluidsbelasting hoog is. Zowel in het hogere waarden besluit als in de regels van het bestemmingsplan zijn voorwaarden opgenomen waaraan de appartementen moeten voldoen.

   Deze maatregelen zijn:
   - Het plaatse van een borstwering en het aanbrengen van een absorberend plafond bij de balkons zijn heel gebruikelijke maatregelen.
   - Het toepassen van zogenaamde dove gevels aan de spoorzijde (zonder te openen delen) voorkomt dat de geluidsbelasting in de appartementen boven wettelijke binnenwaarde van 33 dB uitkomt.
   - Aan de hand van een bouwkundig-akoestisch onderzoek dient bij een bouwaanvraag aangetoond te worden dat in alle appartementen voldaan wordt aan de wettelijke binnenwaarden van 33 dB.

   Als extra, boven wettelijke, maatregel wordt binnen het plan een gezamenlijke geluidsluwe buitenruimte gerealiseerd waar bewoners van de appartementen gebruik van kunnen maken.

   Door de combinatie van deze maatregelen is het mogelijk om binnen de geldende wet- en regelgeving appartementen te realiseren.

4. Het beoordeelde bodemonderzoek (bijgesloten bij het bestemmingsplan) is een historisch bodemonderzoek volgens NEN 5725. In een dergelijk onderzoek wordt vanachter het bureau bekeken wat is er bekend over het plangebied ten aanzien van de bodem milieuhygiënisch.
   Enige toevoeging is dat er ook een locatiebezoek wordt uitgevoerd, maar fysiek worden er geen boringen geplaatst en/of het grondwater onderzocht.

Uit dit onderzoek blijkt dus dat er ten aanzien van de bodem nog dingen moeten gebeuren (o.a. grondwater onderzoek), maar dat moet pas vooraf gebeuren aan de aanvraag van de omgevingsvergunning in kader van de bouw.

Het is een gefaseerde werkwijze. Eerst de bestemming vaststellen, daarna nog voor de bouw alles regelen (o.a. bodem).

5. Een ontwikkelaar compensatiegroen laten aanleggen in de openbare ruimte past niet binnen de beleidsregels van de Structuurvisie Groen. Niet gerealiseerd groen mag wel worden gecompenseerd op een ander perceel van de ontwikkelaar binnen dezelfde wijk, maar in principe niet in de openbare ruimte. Er is daarom gekozen voor de procedure zoals vastgesteld in de Structuurvisie Groen middels het betalen van een afkoopsom voor de niet gerealiseerde vierkante meters groen. Deze afkoopsom wordt gestort in het Groenfonds, waaruit vergroeningsprojecten in de stad worden betaald. Een van deze projecten is de vergroening van het plein voor het Huis van de Stad.

6. De keuze om op deze locatie ontwikkelingen mogelijk te maken is in onderliggend bestemmingsplan (‘Spoorzone Midden en Oost’) al gemaakt. Bij deze afweging is meegenomen dat er verschillende maatregelen zijn getroffen om de bestrijdbaarheid van een ramp te vergroten:

   - Het aanbrengen van een blusleiding langs het spoor;
   - Het realiseren van verschillende aanlandingspunten vanaf de Burgemeester Jamessingel (toegangen tot het spoor);
   - Nieuwe gebouwen moeten beschikken over een zelfredzaamheidsplan waarin wordt beschreven hoe gehandeld moet worden bij een incident met gevaarlijke stoffen;
   - Zeer kwetsbare gebouwen (specifieke functies voor kinderen < 12, zorg, enz.) zijn niet toegestaan;
   - In het bestemmingsplan Midden & Oost is opgenomen dat B&W nadere eisen kunnen stellen aan (deze regels zijn ook overgenomen in bestemmingsplan ‘Spoorzone Hotelkavel’):
   a. Vluchtmogelijkheden;
   b. Afsluitbaarheid van mechanische ventilatie (om binnendringen giftige gassen tegen te gaan);
   c. Bouwkundige uitvoering i.v.m. bescherming tegen plasbrand.

   In het Bouwbesluit zijn bouwkundige maatregelen voorgeschreven om gebouwen die zo dicht op het spoor worden gebouwd te beschermen tegen hittestraling, mocht er iets misgaan bij het transport van brandbare vloeistoffen (zoals benzine) over het spoor. Maatregelen met een gelijkwaardig effect zijn ook toegestaan. Bij de Hotelkavel is gekozen voor een gelijkwaardige maatregel (ballastbak), met goedkeuring van de Veiligheidsregio.

7. Uit onderzoek is gebleken dat er op zondag voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De gemeente is gestart met de herziening van het parkeerbeleid. Een van de mogelijkheden is uitbreiding naar de zondag. Voor de Binnenstad is hier in het wijkmobiliteitsplan Binnenstad al op vooruit gelopen. Vastlegging van de invoering van mogelijke opties die het parkeerbeleid straks biedt, vindt plaats in de wijkmobiliteitsplannen. Zowel bij de herziening van het parkeerbeleid als bij de ontwikkeling van de wijkmobiliteitsplannen zal de buurt om input worden gevraagd via de gebruikelijke participatie.