

Rotterdam

Ontwerpbestemmingsplan Rosestraat

nota overleg

Identificatie

projectnummer:
20221450

versie

datum:

28-09-2023

status:

Definitief

opdrachtleider:

I. de Feijter

Overlegreacties

4

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het concept van het ontwerpbestemmingsplan 'Rosestraat' d.d. 13 maart 2023 is toegezonden aan diverse overleginstanties.

In het kader van het vooroverleg zijn reacties ontvangen van:

1. Waterschap Hollandse Delta
2. Provincie Zuid-Holland
3. Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond
4. Defensie
5. Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
6. ProRail
7. TenneT

De reacties en de beantwoording daarvan luiden als volgt:

Nr.	Reactie	Beantwoording
1.	Waterschap Hollandse Delta	
a.	Waterschap Hollandse Delta heeft op deze locatie waterstaatkundige belangen omdat de locatie is gelegen nabij de primaire waterkering en omdat de werkzaamheden een toename aan verharding veroorzaken van meer dan 500m². Werken in- en nabij waterstaatswerken zijn o.g.v. de Keur van waterschap Hollandse Delta 2014 vergunningplichtig. U stelt het onderstaande in het bestemmingsplan: <i>Compensatieeisen Waterschap Hollandse Delta</i> <i>Het waterschap eist een compensatie van 10% open water voor de toename in verharding om ervoor te zorgen dat het huidige watersysteem niet zwaarder wordt belast.</i> <i>Aangezien het niet mogelijk is om op de plots zelf open water te creëren, volstaat voor het waterschap als alternatief een bergingsopgave van 100 mm ten opzichte van de toename aan verhard oppervlak.</i> <i>Bij leegloop van de bergingsvoorziening mag er maximaal 2 l/s/ha worden geloosd op het watersysteem (direct of via de riolering). Infiltratie is slechts in geringe mate mogelijk in het plangebied vanwege de ongunstige bodemsamenstelling</i> Dit is niet zoals besproken met het waterschap: - Compensatie zo dicht mogelijk bij de locatie - Compensatie in hetzelfde peilgebied Wanneer dit niet mogelijk is kijken wij naar andere mogelijkheden zoals compenseren in een lager peilgebied of alternatieve berging. In de overleggen met de gemeente is er aangetoond dat compensatie in hetzelfde peilgebied mogelijk blijkt te zijn. Bij leegloop van de bergingsvoorziening mag er maximaal 2 l/s/ha worden geloosd op het watersysteem. Infiltratie is slechts in zeer geringe mate mogelijk in het plangebied vanwege de ongunstige bodemsamenstelling	De tekst in de waterparagraaf is aangepast.

2.	Provincie Zuid-Holland	
a.	<i>Verantwoording groepsrisico</i> Het is van belang de ontwikkeling Feyenoord-city in gezamenlijkheid te beschouwen. Binnen de individuele deelprojecten zijn er niet veel alternatieven om het groepsrisico naar beneden te krijgen. Als de totale ontwikkeling als één ontwikkeling wordt beschouwd, zijn er meer mogelijkheden om het risico te verlagen. Bij een gezamenlijke indiening is het groepsrisico hoger dan de oriëntatiewaarde en vragen wij de Verantwoording groepsrisicogemeenteraad om het risico af te wegen, de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, inclusief de mogelijke alternatieven, heeft verantwoord en daarin een eigen afweging heeft gemaakt.	Bij de beoordeling en afweging van de gevolgen voor het groepsrisico zijn de drie plots waarvoor op dit moment een bestemmingsplan wordt voorbereid in samenhang beschouwd. De verantwoording van het groepsrisico vormt een bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast in het kader van de m.e.r.-beoordeling ook gekeken naar de hoogte van het groepsrisico wanneer ook de Waterkantplot wordt ontwikkeld. Voor deze plot wordt op dit moment nog geen bestemmingsplanprocedure doorlopen, maar eerst een stedenbouwkundige verkenning uitgewerkt. Voor de Mallegatplot, Rosestraatplot en Colosseumplot is er binnen de vastgestelde programmatische en ruimtelijke uitgangspunten geen speelruimte voor alternatieven die leiden tot een lager groepsrisico. De Waterkantplot is veel groter en biedt meer mogelijkheden. Bij het bepalen van de stedenbouwkundige uitgangspunten worden ook de gevolgen voor het groepsrisico betrokken.
b.	<i>Advies veiligheidsregio</i> het advies van de veiligheidsregio en de borging van dat advies ontbreekt. De maatregelen die in de toelichting worden opgesomd zijn niet herleidbaar getoetst door de veiligheidsregio.	De VRR heeft gelijktijdig met het wettelijk vooroverleg advies uitgebracht. Het advies is onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico (met daarin een afweging van de te treffen maatregelen). Het rapport met de verantwoording van het groepsrisico vormt een bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan.
c.	<i>Detailhandel</i>	In de verordening wordt een uitzondering gemaakt voor kleinschalige detailhandel buiten de bestaande

	Uitgangspunt van het provinciaal detailhandelsbeleid is dat nieuwe detailhandel primair gevestigd wordt binnen of aansluitend aan de bestaande winkelconcentraties in de centra van steden, dorpen en wijken of binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk. Buiten de centra kan alleen ruimte worden geboden aan specifieke branches van detailhandel of, onder voorwaarden, een aantal vormen van kleinschalige en/of ondergeschikte detailhandel en afhaalpunten voor niet dagelijkse goederen. De beoogde nieuwe locatie voor de realisatie van detailhandel aan de Rosestraat ligt buiten de bestaande winkelconcentraties. Dit betekent dat de locatie niet te beschouwen is als 'binnen of aansluitend aan de bestaande winkelconcentraties', waar op basis van het provinciaal omgevingsbeleid, nieuwe detailhandel zou kunnen landen. In het bestemmingsplan is 400m² detailhandel opgenomen, met als invulling twee 'gemakswinkels' van 200m². Door de keuze van detailhandel in het gebied van de Rosestraat wordt er detailhandel mogelijk gemaakt buiten een bestaande winkelconcentratie en dat is niet wenselijk voor de levendigheid en behoud van omliggende winkelconcentraties zoals bijvoorbeeld de winkelconcentratie Beijerlandselaan. De provincie is van mening dat de ontwikkeling van nieuwe detailhandel beter passend is in andere deelgebieden die beter aansluiten aan bestaande winkelconcentratie.	detailhandelsconcentraties, in de vorm van een gemakswinkel, ook als deze niet grenzen aan bestaande detailhandelsconcentraties. De gemeente is van mening dat deze vorm van detailhandel bijdraagt aan de levendigheid en leefbaarheid van het nieuwe woongebied. De gemeente wil ook geen ongewenste concurrentie met de bestaande winkelcentra en heeft er daarom voor gekozen om het aantal gemakswinkels te beperken tot 2 met een maximale omvang van 400 m² bvo
d.	<i>Compensatie bedrijventerreinen</i> In beginsel is planologische compensatie van bedrijventerrein noodzakelijk. De te realiseren woningen op de locatie van het voorontwerp bestemmingsplan kunnen in de hindercirkel liggen van de planologisch mogelijke bedrijvigheid in het huidige bestemmingsplan. Hierdoor zou de woningbouw in de knel kunnen komen. Wij willen ook in dat opzicht het belang van het de compensatie bedrijventerrein benadrukken. Het uitvoeren van het woon-werkakkoord Feyenoord City is uitgangspunt voor medewerking aan dit plan. De provincie blijft hierover dan ook graag met de gemeente in gesprek.	De locatie is in de provinciale verordening niet aangewezen als bedrijventerrein en hoeft daarom niet gecompenseerd te worden. De mogelijke gevolgen van de komst van woningbouw voor omliggende bedrijven is beschreven in de paragraaf Bedrijven en milieuzonering. Aan de toelichting hebben we een figuur toegevoegd met de van toepassing zijnde richtafstanden van de bedrijven en voorzieningen in de omgeving (op basis van de maximale planologische mogelijkheden), waaronder de bedrijven aan de Korte Stadionweg. De conclusie blijft dat bedrijven niet worden beperkt in hun bedrijfsvoering. Hoewel de compensatie voor de

		onderhavige locatie niet noodzakelijk is, blijft het woon-werkakkoord wel van toepassing voor de verdere planvorming in het gebied, waarvoor de bestemmingsplannen nog opgesteld zullen worden. Het gesprek over de uitvoering willen we uiteraard voeren.
e.	<i>Woningbouw</i> In het eerder gesloten woon-werkakkoord Feyenoord City van januari 2021, staan afspraken over de 3.700 woningen die gerealiseerd zouden worden. Hiervan zouden er minimaal 450 sociale huurwoningen zijn. Binnen het bestemmingsplan Mallegat worden geen sociale huurwoningen gerealiseerd. Dit draagt niet bij aan het behalen van de doelstelling van 450 sociale huurwoningen in de eerste 3.700 woningen. Doordat het nieuwe stadion geen deel meer uitmaakt van de plannen, komt er ruimte vrij voor meer woningbouw. Het extra aantal woningen dat gerealiseerd gaat worden zal getoetst worden aan het vigerende omgevingsbeleid en valt dus buiten de afspraken in het woon-werkakkoord. Daarom vragen wij voor dat deel een hoger aandeel sociale huurwoningen op te nemen dat bijdraagt aan vermindering van het grote tekort van sociale huurwoningen in de regio, zoals ook vastgelegd in het Regioakkoord 2022. Het zou voor de verdeling van de woningen over het gehele plangebied goed zijn als in verschillende fases van de bouw sociale woningbouw zit. Hierdoor wordt ook voorkomen dat er pas aan het eind van de realisatie van Feyenoord City wordt voorzien in het benodigde aantal sociale huurwoningen.	In het gesloten woon-werkakkoord Feyenoord City van januari 2021, staan afspraken over de 3.700 woningen die gerealiseerd zouden worden binnen Feyenoord City. Hiervan zouden er minimaal 450 sociale huurwoningen zijn. Omdat het nieuwe stadion geen deel meer uitmaakt van de plannen, komt er ruimte vrij voor meer woningbouw. De provincie vraagt voor dat deel een hoger aandeel sociale huurwoningen op te nemen dat bijdraagt aan vermindering van het grote tekort van sociale huurwoningen in de regio, zoals ook vastgelegd in het Regioakkoord 2022. De in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen woningen vallen echter onder de gemaakte afspraken van het woon-werkakkoord. Deze afspraken gelden op gebiedsniveau en zullen op deze manier gerealiseerd worden. Uiteraard is er wel een vertaling naar afzonderlijke plots, rekening houdend met kenmerken van aangrenzende wijken. Is daar veel sociale voorraad, dan telt het nieuwbouwprogramma weinig sociaal. Dit geldt voor de plots bij de wijken Hillesluis en Feijenoord, waar ook de Rosestraatplot onder valt. Is er in de bestaande wijk weinig sociale voorraad, dan telt het nieuwbouwprogramma relatief veel sociaal. Dit geldt voor de Waterkant bij de buurt

		Veranda, die geen onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan. Zo dragen ontwikkelingen gericht bij aan verdere differentiatie en kansen voor wooncarrière. De fasering van de sociale woningbouw komt overeen met de in beeld zijnde fasering ten tijde van het sluiten van het woon-werkakkoord.
3.	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond	
	Voor de beoordeling van de drie afzonderlijke bestemmingsplannen ("Colosseumweg", "Rosestraat" en "Mallegat") worden ze door de VRR in gezamenlijkheid bekeken. De VRR baseert haar beoordeling onder andere op het groepsrisicobeleid van de gemeente Rotterdam, het Externe Veiligheidsbeleid en het Omgevingsveiligheidsbeleid van de VRR. Door de gezamenlijke toename van het groepsrisico tot 1.45 t.o.v. de oriëntatiewaarde, valt het planvoornemen onder de categorie "zwaar" van het groepsrisicobeleid van de gemeente Rotterdam. Dit houdt in dat er een zeer uitgebreide verantwoordingsprocedure doorlopen moet worden én een expliciet collegebesluit ten aanzien van het aanvaarden van de risico's benodigd is.	De uitgebreide verantwoording van het groepsrisico is onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan. Het aanvaarden van de risico's met in achtneming van de te treffen maatregelen is opgenomen in een apart collegebesluit.
a.	<i>Omgevingsmaatregelen</i> De VRR adviseert rondom de te realiseren gebouwen in het plangebied zorg te dragen voor toereikende bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen. De regionaal vastgestelde 'Handleiding advies bluswater en bereikbaarheid VRR' biedt mogelijkheden om daar invulling aan te geven.	Hier wordt zorg voor gedragen.
b.	<i>Bouwkundige maatregelen</i> Maak binnen de 100% letaliteitscontour van het BLEVE-scenario (140 meter vanuit het hart van de spoorbaan) geen (her)ontwikkeling van zeer kwetsbare bestemmingen mogelijk.	Het bestemmingsplan maakt geen zeer kwetsbare bestemmingen mogelijk.
c.	Realiseer eventuele (her)ontwikkeling van zeer kwetsbare bestemmingen binnen de 1% letaliteitscontour (330 meter vanuit het hart van het spoor) zodanig dat deze	Het bestemmingsplan maakt geen zeer kwetsbare bestemmingen mogelijk.

	beschermd zijn tegen brandoverslag als gevolg van een BLEVE. Hierbij kan voor de gevels en daken gericht naar het spoor gedacht worden aan blinde gevels of het beperken van het glasoppervlak. De gevels, daken en/of glasoppervlakken die gericht zijn naar het spoor, behoren bestand te zijn tegen een warmtestralingsflux > 25 kW/m². Bij de verlening van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient bij de brandpreventieve toets rekening te worden gehouden met de effecten van een BLEVE op de gevel/het dak.	
d.	Realiseer eventuele (her)ontwikkeling van zeer kwetsbare bestemmingen binnen de 1% letaliteitscontour (230 meter vanaf het vulpunt van LPG Tankstation aan de Korte Stadionweg) zodanig dat deze beschermd zijn tegen brandoverslag als gevolg van een BLEVE. Hierbij kan voor de gevels en daken gericht naar het tankstation gedacht worden aan blinde gevels of het beperken van het glasoppervlak. De gevels, daken en/of glasoppervlakken die gericht zijn naar het tankstation, behoren bestand te zijn tegen een warmtestralingsflux >35 kW/m². Bij de verlening van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient bij de brandpreventieve toets rekening te worden gehouden met de effecten van een BLEVE op de gevel/het dak.	Het bestemmingsplan maakt geen zeer kwetsbare bestemmingen mogelijk.
e	Zorg dat de (nood)uitgang(en) van de ontwikkelingen in het plangebied zodanig worden gesitueerd dat aanwezigen veilig in tegengestelde richting van een mogelijk incident bij het LPG-tankstation en het spoor kunnen vluchten, waardoor de zelfredzaamheid van aanwezigen wordt verbeterd en het aantal slachtoffers kan worden beperkt.	Er zal worden gezorgd voor veilige vluchtwegen die van de risicobronnen af zijn gericht.
f.	Voor de bouwwerken gelegen binnen het zogeheten plasbrandaandachtsgebied (30 meter vanaf de buitenste spoorstaaf van het spoor), geldt dat zij dienen te voldoen aan artikel 2.4 tot en met 2.9 van de Regeling Bouwbesluit 2012. Hieraan dient de eerste 30 meter gevel vanaf maaiveld van de uitwendige scheidingsconstructie en de daarbij behorende constructieonderdelen te voldoen.	Vanzelfsprekend zal voor de bouwwerken die zijn gelegen binnen het plasbrandaandachtsgebied worden voldaan aan de daarmee samenhangende eisen uit het Bouwbesluit.
g.	<i>Installatietechnische maatregelen</i> Construeer het gebouw zodanig dat bij een toxische wolk de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van aanwezigen verbeterd worden (conform 2.10 van de Regeling Bouwbesluit 2012). Als deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar zijn en het	Er wordt voorzien in afsluitbare onderdelen.

	luchtverversingssysteem uitgeschakeld kan worden is een gebouw geschikt om enkele uren in te schuilen.	
g.	<i>Organisatorische maatregelen</i> Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een Bij het sluiten van een huur-/koopcontract kunnen bewoners op de (externe) veiligheidsrisico's gewezen worden. Er kan informatie worden verstrekt over de maatregelen die zijn getroffen ter voorkoming en bestrijding van incidenten en over de daarbij te volgen gedragslijn. Op de website www.rijnmondveilig.nl vindt u meer informatie over wat te doen in geval van een incident.	Er wordt voorzien in voorlichting en instructie.
h.	Naast het advies geeft de VRR in een bijlage aan wat de maatgevende risicobronnen en worst case Scenario's zijn voor de ontwikkeling.	De verantwoording groepsrisico in de bijlage bij het bestemmingsplan is afgestemd op de maatgevende risicobronnen en scenario's.
4.	Defensie	
	Defensie heeft geen onoverkomelijke bezwaren tegen te voorgenomen ontwikkelingen, maar heeft wel enige zorgen over de voorgenomen bouwhoogte, relatief dicht bij de Van Ghentkazerne (VGK) . De VGK heeft al te maken met hoogbouw in de directe omgeving, namelijk aan de Nesserdijk, wat al beperkingen stelt aan de operationele bedrijfsvoering op de VGK. De randvoorwaarden dienen duurzaam gewaarborgd te blijven om op de VGK ongezien operaties te kunnen voorbereiden. De voorgenomen hoogbouw van voornoemde bestemmingsplan, hoewel op een grotere afstand gelegen, zorgen mogelijk voor meer beperkingen op de operationele bedrijfsvoering. Dat is onwenselijk.	De ontwikkeling op de Rosestraat heeft gelet op de afstand tot de Van Ghentkazerne geen effect op de operationele bedrijfsvoering. De gemeente blijft met Defensie in gesprek over de zorgen die leven rond andere ontwikkelingen in de Oostflank, zoals het Toepad en de derde stadsbrug.
	In hoeverre heeft dit bestemmingsplan een relatie met de nieuwe noord-zuid oeververbinding waarvoor een MIRT-studie is uitgevoerd. Het ligt voor de hand, dat de verkeersintensiteit zal toenemen zullen er diverse verkeerskundige aanpassingen aan de Nesserdijk plaatsvinden. Daardoor zal de geluidscontour van de nieuwe oeververbinding opschuiven richting de VGK. In hoeverre is rekening gehouden met de bebouwingsmogelijkheden en aanrij- en uitrijtijden van VGK? Indien deze beperkt worden, wenst defensie daarvoor gecompenseerd te worden.	De effecten van de stadsbrug op de verkeersafwikkeling zijn inzichtelijk gemaakt. De geluideffecten van de stadsbrug worden inzichtelijk gemaakt in de voorbereiding op het ruimtelijk besluit dat deze brug mogelijk maakt.

5.	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid	
a.	Rijkswaterstaat heeft geen inhoudelijk reacties op het plan Rosestraat.	Wordt ter kennisgeving aangenomen.
6.	ProRail	
	Het aspect duurzame bereikbaarheid in samenhang met de stations is in het plan goed uitgewerkt. De parkeernorm past bij het gebieds- en gebouwtype en daarop zijn reducties toegepast vanwege: de nabijheid van het station, dubbelgebruik en deelauto's. De duurzame bereikbaarheid van het station en daarmee de fietsbereikbaarheid van het station zijn voor ons ook belangrijke aandachtspunten voor deze ontwikkeling. Vanuit dat oogpunt merkt ProRail op dat in paragraaf 5.3.2. onder de kop "Fietsparkeren" nog "PM" staat. Wij vertrouwen erop dat in de volgende planfase is uitgewerkt hoe de gemeente het fietsparkeren voor deze plannen nader vorm gaat geven.	Zowel voor auto- als voor fietsparkeren geldt dat voldaan moet worden aan de gemeentelijke beleidsregel op dit punt. Dit is verankerd in de regels van het bestemmingsplan. Voldoende fietsparkeren is dus verzekerd.
b.	Ten behoeve van het bestemmingsplan is geen onderzoek naar trillingshinder uitgevoerd. In de regels van het bestemmingsplan is wel vastgelegd dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen aangetoond dient te worden dat een goed woon- en leefklimaat conform SBR richtlijn B gegarandeerd kan worden met betrekking tot het aspect trillingshinder. Omdat er ten behoeve van het plan geen onderzoek naar trillingen is uitgevoerd wordt pas bij het aanvragen van een omgevingsvergunning onderzocht of er sprake kan zijn van een goed woon- en leefklimaat voor wat betreft het aspect trillingen. Het is de vraag of het bestemmingsplan uitvoerbaar is als bij de aanvraag om een omgevingsvergunning niet aangetoond kan worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat, omdat de trillingsniveaus zo hoog zijn dat dan niet aan Richtlijn SBR B voor nieuwe situaties kan worden voldaan. ProRail adviseert u derhalve om voor deze situatie vooraf trillingsonderzoek te doen.	Om de mate van trillingshinder en de maatregelen te kunnen bepalen is informatie nodig over de exacte afstand van gebouwen tot het spoor, de aard en de constructiewijze van de bouwwerken (inclusief fundering), de precieze opbouw en kenmerken van de bodem. Dit wordt bekend in aanloop naar aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen. Vooruitlopend wordt indicatief trillingsonderzoek uitgevoerd. De resultaten worden te zijner tijd opgenomen in de plantoelichting.
	<u>Gronden ProRail/Relaishuis/Onderstation</u> Om de plannen te kunnen uitvoeren is de verplaatsing van het relaishuis en onderstation van ProRail naar mening van ProRail randvoorwaardelijk. Dit onderstation en relaishuis zijn essentieel voor het kunnen laten rijden van treinen over de naastgelegen spoorbaan. Er is vooralsnog geen overeenstemming tussen ProRail en uw gemeente over het verkrijgen van de gronden waarop de hoofdspoorweginfrastructuur is gesitueerd, noch naar welke locatie het relaishuis en onderstation, zijnde hoofdspoorweginfrastructuur,	De gemeente gaat er vanuit dat overeenstemming wordt bereikt met ProRail, zoals aangegeven zijn de gesprekken hiertoe gaande.

	moeten worden verplaatst, alsmede de beëindiging van de zakelijke rechten. Het bevreemdt ProRail dan ook dat in de Toelichting van het bestemmingsplan slechts summier aandacht wordt besteed aan de verplaatsing van het relaishuis en onderstation. ProRail verzoekt u dit in het ontwerpbestemmingsplan wel te doen en aan te geven welke stappen worden ondernomen om de gronden te verkrijgen en het relaishuis en onderstation te verplaatsen. In de Regels van het bestemmingsplan is de huidige spoorbestemming ter plaatse van het relaishuis en onderstation komen te vervallen. Nu nog geen zekerheid is over de verplaatsing van het onderstation en relaishuis vindt ProRail het overgangsrecht onvoldoende zekerheid bieden dat zij het onderstation kan blijven gebruiken. ProRail verzoekt derhalve de huidige spoorbestemming in de Regels op te nemen nu nog geen overeenstemming is bereikt over het verkrijgen van de gronden, de verplaatsing van het onderstation en relaishuis, alsmede de beëindiging van de zakelijke rechten. In dit kader verzoekt ProRail uw gemeente tevens dat er geen onomkeerbare stappen/acties plaatsvinden ten aanzien van de huidige situatie ter plaatse, alsmede om een eventueel mogelijke verbouwing en uitbreiding van het onderstation en relaishuis niet onmogelijk te maken indien de verkoop van de gronden aan uw gemeente geen doorgang zal vinden. Feitelijk betekent dit dat de beperkingen uit artikel 10.1.1. niet kunnen worden opgelegd zo lang er geen volledige overeenstemming is bereikt, dit om zowel het reizigers- als goederenverkeer nu en in de toekomst te kunnen garanderen, ook in de situatie dat er geen overeenstemming wordt bereikt.	
	in het bestemmingsplan een weergave van de kosten voor het verkrijgen van de gronden, het verplaatsen van het onderstation, alsmede het verleggen van kabels en leidingen, zowel van ProRail als mogelijke andere kabel- en leidingeigenaren ontbreekt. Gezien de zeer hoge kosten die hiermee zijn gemoeid zou naar mening van ProRail in het plan duidelijk moeten worden gemaakt wat deze kosten zijn en hoe deze worden gedragen. Een Exploitatieplan - welke verplicht is bij een functiewijziging van de gronden - is naar mening van ProRail hiervoor uitermate geschikt.	De gemeente gaat er vanuit dat overeenstemming wordt bereikt met ProRail, zoals aangegeven zijn de gesprekken hiertoe gaande.
7.	TenneT	

	Binnen de grenzen van dit plan heeft TenneT (na een eerste beoordeling) noch bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer. Zij hebben dan ook geen opmerkingen op het plan	De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
--	--	---