



Rapport zienswijzen
Ontwerpprojectomgevingsvergunning
Elst, tijdelijke fietsenstalling station

28-08 2014

Vastgesteld door het college op 9 september 2014
Registratienummer: 14bes00110

Inhoud

1. Inleiding
- 2 Procedure ontwerpprojectomgevingsvergunning
3. Samenvatting zienswijzen en beantwoording
 - 3.1 Algemene onderwerpen
 - 3.2 Individuele zienswijzen
4. Aanpassingen van de ontwerpprojectomgevingsvergunning
 - 4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen
5. Conclusies

1. Inleiding

Dit rapport bevat de resultaten van de gevolgde zienswijzenprocedure voor de ontwerpprojectomgevingsvergunning Elst, tijdelijke fietsenstalling station. De projectomgevingsvergunning maakt de realisatie van de tijdelijke fietsenstalling aan de westzijde van het station Elst juridisch-planologisch mogelijk.

2. Procedure ontwerpbestemmingsplan

Op grond van artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht lag de ontwerpprojectomgevingsvergunning 'Elst, tijdelijke fietsenstalling station' met bijbehorende stukken zes weken voor zienswijzen ter inzage en was het digitaal te bekijken op de websites www.overbetuwe.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl. Dit is openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in 'De Betuwe' en de Staatscourant op woensdag 26 februari 2014. Een ieder was in de gelegenheid om vanaf donderdag 27 februari 2014 tot en met woensdag 9 april 2014 een zienswijze in te dienen.

De Wet bescherming persoonsgegevens stelt strenge regels aan het (digitaal) openbaar maken van de NAW-gegevens. Om deze reden worden in dit rapport geen NAW-gegevens vermeld.

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn 2 zienswijzen ingediend.

3. Samenvatting zienswijzen en beantwoording

Indiener zienswijze 1

Samenvatting

- 1.1 De indiener van de zienswijze stelt dat door uw college bekend is gemaakt dat de POG voor een tijdelijke fietsenstalling (de huidige tijdelijke fietsenstalling mag niet gebruikt worden omdat het bestemmingsplan dat niet toelaat) de realisatie van het derde spoor, de perrons en de tunnels dient mogelijk te maken. De tijdelijke fietsenstalling is ondermeer nodig tijdens de werkzaamheden voor de tunnels onder het spoor.

In eerdere bezwaar- en beroepsprocedures heeft de indiener het college erop attent gemaakt dat voor het genoemde derde spoor goedkoper gebruik gemaakt kan worden van de gronden ten oosten van de huidige sporen Arnhem – Nijmegen. Zou daarvoor zijn gekozen, dan had een kostbare overname van € 6,8 miljoen voor ruim 3.000 m² grond van HJ Heinz BV achterwege kunnen blijven. Omdat tot medio 2014 HJ Heinz BV kan terugkomen op de overname van de grond en de lopende onteigeningsprocedure kan worden gestopt, is er nog steeds een mogelijkheid om nieuw perron en spoor aan de oostzijde van de huidige sporen te situeren. Enerzijds bespaart dat kosten en anderzijds heeft dat gunstige gevolgen voor hinder door geluid en grondtrillingen voor de aanleggende bestaande woningen ten westen van de sporen.

- 1.2 Een belangrijke tweede reden voor de tijdelijke fietsenstalling is het mogelijk maken van de aanleg van de zogenaamde "slingertunnel". Deze slingertunnel is gepland terwijl een rechte tunnel in de Nieuwe Aamsestraat / Van Oldenbarneveltstraat / Johan de Wittstraat zowel goedkoper als veiliger is. De slingertunnel is inmiddels ook overbodig geworden omdat de bestemming voor een nieuw gemeentehuis door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is vernietigd. Daardoor is er ruimte aanwezig voor een rechte tunnel. Ingrijpende veranderingen voor de bedrijfsvoering van HJ Heinz BV zullen in ieder geval van een rechte tunnel grotendeels overbodig blijken.

- 1.3 Het gaat bij de verplaatsing van de fietsenstalling om het mogelijk maken van investeringen van vele tientallen miljoenen euro's in projecten die, volgens de indiener passen bij een pot verterende overheid. Dat is wat de inspreker wil voorkomen.

Het bestemmingsplan Elst Centraal is nooit aan de kiezers voorgelegd en in vele geheime en vertrouwelijke vergaderingen afgehandeld. De financiële risico's leidden in het najaar van 2011 tot een collegebreuk. De financiële reserves van de gemeente Overbetuwe zijn anno 2015, volgens informatie van de Provincie, inmiddels verdampt. Om verdere risico's te voorkomen, treedt de indiener namens haar vele leden op in dit dossier.

Draagvlak voor de plannen bleek al veel langer te ontbreken onder de bevolking van Overbetuwe. Op 19 maart 2014 is de toenmalige coalitie door de kiezers daarvoor afgestraft en van 19 naar 12 zetels gegaan. We verzoeken het nieuwe college de plannen opnieuw te bekijken, rekening houdend met deze zienswijze en de bij het college bekende achterliggende stukken.

Met een andere keuze voor zowel het derde spoor, het daarbij aansluitende perron als de geplande "slingertunnel", zal maar voor een deel van het geplande gebied een aanpassing van de planregels, zoals nu ontworpen, noodzakelijk zijn.

De indiener van de zienswijzen ziet graag dat in het huidige ontwerp rekening wordt gehouden met voornoemde en dat de ontwerpprojectomgevingsvergunning Elst, tijdelijke fietsenstalling station wordt aangepast.

Reactie

- 1.1 Volgens de reclamant is de tijdelijke fietsenstalling op de betreffende locatie een gevolg van de keuze voor een derde spoor ten westen van de huidige sporen. Dit is correct. De realisatie van het derde spoor is mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra, P+R en Huis der Gemeente' dat voor dit deel onherroepelijk is en het bestemmingsplan "Bedrijventerrein De Aam". ProRail BV heeft op 6 augustus 2013 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor het aanleggen van een derde spoor en het wijzigen van perrons op het NS-station Elst. Een oordeel over een mogelijk derde spoor aan de oostzijde van station Elst is in het kader van deze projectomgevingsvergunning niet aan de orde. Daarbij is op 18 februari 2014 door de gemeenteraad een ontwerp verklaring van geen bedenkingen voor betreffende projectomgevingsvergunning afgegeven.
- 1.2 De indiener van de zienswijze stelt dat een rechte tunnel goedkoper en veiliger is. Dit is echter niet onderbouwd. ProRail heeft in opdracht van ons een quick scan uitgevoerd naar een rechte tunnel waarin snel- en langzaamverkeer is gecombineerd. Gelet op de resultaten van de quick scan en de aanvullende analyse voldoet een rechte gecombineerde tunnel bij station Elst niet aan de voorwaarde in het coalitieprogramma 2014-2018 dat er geen onaanvaardbare vertraging mag optreden in de realisatie van de tunnelinfra. Daarnaast zijn de geraamde kosten van een gecombineerde rechte tunnel hoger dan de geplande tunnelinfrastructuur en passen niet binnen het door de raad verleende uitvoeringskrediet en de ontvangen subsidies.
- Daarbij is het niet zo dat de tunnel voor autoverkeer een bocht maakt om het eerder beoogde Huis der Gemeente, maar om het stationsplein aan de westzijde van het station Elst. Het schrappen van de bestemmingen 'Maatschappelijk' en 'Kantoren' doet daar niets aan af.

De realisatie van de tijdelijke fietsenstalling is nodig voor realisatie van het derde spoor.

- 1.2 Het bestemmingsplan Elst Centraal heeft de volledige wettelijke, openbare, procedure doorlopen en is door de gemeenteraad - als democratisch gekozen bestuursorgaan – in een openbare vergadering vastgesteld. De bestemmingen die het derde spoor en de tunnels mogelijk maken zijn na uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak onherroepelijk geworden.

Indiener zienswijze 2

Samenvatting

- 2.1 De indiener van de zienswijze stelt dat door uw college bekend is gemaakt dat de POG voor een tijdelijke fietsenstalling de realisatie van het derde spoor, de perrons en de tunnels dient mogelijk te maken. De indiener van de zienswijzen wijst op de uitspraak van de Rechtbank Gelderland d.d. 13 februari 2014 met zaaknummer ARN 14/902 WABOA 209 op pagina 2 sprake is van: dat de vergunning van 9 oktober 2013 onrechtmatig is, het bouwplan niet meer in overeenstemming is met het bestemmingsplan etc. De toenmalige gemeenteraad heeft juist voor het einde van de periode 2010/2014 een verklaring van geen bedenkingen afgegeven zonder concreet te weten welke gevolgen hieraan kleefden. Is dit nu een correcte handelswijze van een openbaar overheidsbestuur?
- 2.2 De tijdelijke fietsenstalling was ondermeer nodig voor de realisatie van het derde spoor, de perrons en de tunnels. Daarbij is het hoogst opmerkelijk, dat de huidige tijdelijke fietsenstalling niet gebruikt mag worden omdat het bestemmingsplan dat niet toelaat. Voor omwonenden is deze tijdelijke fietsenstalling (wat is tijdelijk) een doorn in het oog, uiterst lelijk van opzet en ontsiert de woonomgeving.
- 2.3 De aanleg van het derde spoor had bovendien beter aan de oostzijde van de huidige spoorlijn Arnhem/Nijmegen aangebracht kunnen worden. Volgens het provinciaal bestuur zal de lijn Tiel/Arnhem een doorgaande verbinding moeten blijven. Een zeer kostbare investering van € 6,8 miljoen voor circa 3.000 m² (d.w.z. ruim 2.260,- per m²) zal in de toekomst geheel overbodig worden. Aan de oostzijde van de bestaande spoorlijn is voldoende ruimte aanwezig om meerdere verbindingen te realiseren. Enerzijds bespaart dat extra kosten en anderzijds heeft dat gunstige gevolgen voor hinder door geluid en grondtrillingen voor de aanliggende bestaande woningen ten westen van de sporen.
- 2.4 Door het aanleggen van een tijdelijke fietsenstalling wordt de mogelijkheid geboden om alsnog de zogenaamde “slingertunnel” aan te leggen. Deze slingertunnel is compleet overbodig nu het nieuwe gemeentehuis daar niet komt. In andere geschriften heeft de indiener van de zienswijze reeds aangegeven dat de aanleg van een rechte tunnel onder het spoor voor alle verkeer de enige juiste oplossing is. Eén tunnel is nog altijd goedkoper dan twee tunnels inclusief de aan- en afvoerwegen. Reeds in de jaren zestig zijn hiervoor plannen gemaakt, die bij de gemeente in het archief te vinden zijn.
- 2.5 Tenslotte wijst de indiener op een toekomstige te wijzigen visie betreffende de ontwikkeling van de naaste omgeving van het huidige station. Doelmatigheid, eenvoud en kostenbesparing zal hoog in het vaandel van de gemeente moeten staan. Daarnaast is het politiek draagvlak sinds de in maart 2014 gehouden gemeenteraadsverkiezingen drastisch gewijzigd.

Met verwijzing naar diverse schriftelijke reacties op meerdere bestemmingsplannen verzoekt de indiener het college dringend met het voornoemde rekening te houden en de ontwerpprojectomgevingsvergunning Elst, tijdelijke fietsenstalling station, aan te passen.

Voor al het overige verwijst de indiener naar het schrijven van de andere zienswijzen.

Reactie

- 2.1 Op 9 oktober 2013 is de vergunning voor de bouw van de tijdelijke fietsenstalling verleend. Op het moment van het verlenen van de vergunning was onderdeel e. van artikel 8.1.1 van de planregels al wel, maar onderdeel m. ('verkeer- vervoer- en verblijfsvoorzieningen t.b.v. railverkeer') van datzelfde artikel nog niet (kenbaar) vernietigd. De tijdelijke fietsenstalling paste ten tijde van de beslissing op de aanvraag binnen de op dat moment (nog) geldende bestemming. De omgevingsvergunning is op 9 oktober 2013 rechtmatig verleend.

Op 29 oktober 2013 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) de uitspraak van 10 juli 2013 gerectificeerd. Door rectificatie is de beoogde fietsenstalling niet meer in overeenstemming met het bestemmingsplan. De ABRS rectificeerde omdat het betreffende onderdeel ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra zou zijn toegevoegd aan het vastgestelde bestemmingsplan Elst Centraal, Infra, P+R en Huis der Gemeente, zonder dat die wijziging expliciet in het vaststellingsbesluit als ambtshalve wijziging was benoemd. Het gewraakte onderdeel van de bestemmingsplanomschrijving maakte overigens in tegenstelling tot hetgeen de ABRS in haar rectificatie aanneemt, wel onderdeel uit van de bestemming 'Verkeer-Verblijf' zoals deze in het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Infra was opgenomen en ter inzage is gelegd. De ABRS heeft een verzoek van de gemeente tot hernieuwde rectificatie afgewezen.

Om de beoogde tijdelijke fietsenstalling toch planologisch mogelijk te maken, is de procedure voor een projectomgevingsvergunning gestart. De raad is gevraagd een ontwerp-verklaring van geen bedenkingen hiervoor af te geven. Zowel het plangebied als de beoogde functie zijn duidelijk aangegeven in de opgestelde ruimtelijke onderbouwing. Het college is overtuigd van een correcte handelwijze en ziet dan ook niet in waarom de raad – zoals de indiener van de zienswijze stelt - de gevolgen niet heeft kunnen overzien.

- 2.2 In de bovenstaande reactie is al aangegeven hoe de strijdigheid is ontstaan. Omdat het een tijdelijk bouwwerk betreft is op basis van artikel 12a, derde lid aanhef en onder a geen welstandsadvies nodig.
- 2.3 De realisatie van het derde spoor is mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra, P+R en Huis der Gemeente' dat voor dit deel onherroepelijk is en het bestemmingsplan "Bedrijventerrein De Aam". ProRail BV heeft op 6 augustus 2013 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor het aanleggen van een derde spoor en het wijzigen van perrons op het NS-station Elst. Een oordeel over een mogelijk derde spoor aan de oostzijde van station Elst is in het kader van deze projectomgevingsvergunning niet aan de orde. Daarbij is op 18 februari 2014 door de gemeenteraad een ontwerp verklaring van geen bedenkingen voor betreffende projectomgevingsvergunning afgegeven.
- 2.4 Zie reactie op inspraakreactie 1.2
- 2.5 Het college neemt dit ter kennisgeving aan.

4. Aanpassingen van de projectomgevingsvergunning

Er is geen aanleiding om de projectomgevingsvergunning 'Elst, tijdelijke fietsenstalling station' aan te passen.

5. Conclusie

Er zijn 2 schriftelijke zienswijzen op de ontwerpprojectomgevingsvergunning ontvangen.

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van de ontwerpprojectomgevingsvergunning.

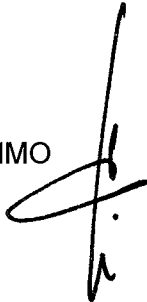
De projectomgevingsvergunning wordt verleend.

Aldus besloten in zijn vergadering van 9 september 2014.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Overbetuwe,
De gemeentesecretaris,

de burgemeester,

Th. Hoex MMO



drs. A.S.F. van Asseldonk

