

***Rapport Inspraak en vooroverleg
voorontwerpbestemmingsplan***

Elst, Rijnstate

21 juli 2020

Vastgesteld door het college van B&W op 21 juli 2020
Registratienummer: 20INT02622

Inhoud

1. Inleiding
- 2 Procedure voorontwerpbestemmingsplan
3. Samenvatting reacties en beantwoording
 - 3.1 Individuele inspraakreacties
 - 3.2 Reacties overlegpartners
4. Aanpassingen van het voorontwerpbestemmingsplan
 - 4.1 Aanpassingen als gevolg van inspraakreacties
 - 4.2 Aanpassingen als gevolg van reacties van overlegpartners
 - 4.3 Ambtelijke aanpassingen
5. Conclusies

1. Inleiding

Dit rapport bevat de resultaten van de gevolgde inspraakprocedure voor het voorontwerpbestemmingsplan Elst, Rijnstate. Dit bestemmingsplan maakt een ziekenhuisvoorziening met bijbehorende faciliteiten aan de oostzijde van het station / Nieuwe Aamsestraat te Elst juridisch-planologisch mogelijk.

2. Procedure voorontwerpbestemmingsplan

Op grond van artikel 4 van de Inspraakverordening gemeente Overbetuwe betrekken burgemeester en wethouders ingezetenen en belanghebbenden bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen of de herziening daarvan.

Het voorontwerpbestemmingsplan Elst, Rijnstate was digitaal raadpleegbaar op de websites www.overbetuwe.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl. De terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in 'Het Gemeente Nieuws op woensdag 25 maart 2020. Inwoners van de gemeente Overbetuwe en overige belanghebbenden zijn op grond van de Inspraakverordening in de gelegenheid gesteld vanaf donderdag 26 maart 2020 tot en met woensdag 6 mei 2020 inspraakreacties kenbaar te maken.

Ook is het voorontwerp aan een aantal overlegpartners aangeboden, in het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro (Besluit ruimtelijke ordening).

De Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) 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 inzagelegging zijn 5 inspraakreacties ingediend.

Daarnaast hebben de volgende overlegpartners gereageerd:

- ProRail;
- Provincie Gelderland;
- VGGM.

3. Samenvatting reacties en beantwoording

3.1 Individuele inspraakreacties

Inspreker 1: Brunet Advocaten namens Martens Metaal Elst BV

Samenvatting

- 1.1 De inspraakreactie moet niet worden gezien als een formele procedurele stap tegen dit bestemmingsplan maar uitsluitend als een verzoek om bij de verdere besluitvorming rekening te houden met de in de reactie genoemde aspecten.
- 1.2 Verzocht wordt om bij overschrijdingen van de gemeentelijk ambitiewaarden ten aanzien van de geluidhinder die delen niet als geluidsgevoelige ruimten te bestemmen. Daarnaast wordt ten onrechte gesteld dat de inrichting onder het Activiteitenbesluit zou vallen terwijl het een vergunningplichtige inrichting betreft.
- 1.3 Indiener is van mening dat één van de mogelijk onderzochte verkeerswikkelingen negatief kunnen zijn voor de bedrijfsvoering en het gebruik van de vrachtwagenparkeerplaats illusoir wordt.
- 1.4 Aandacht wordt gevraagd, naast de te hanteren parkeernorm, ook voor het fietsparkeren. Gegarandeerd moet zijn, voor vaststelling van het bestemmingsplan, dat overeenstemming is bereikt met NS Vastgoed over het gebruik van de P&R garage.

Reactie:

- 1.1 Wordt voor kennisgeving aangenomen.

- 1.2 In het (ontwerp)bestemmingsplan wordt het gehele ziekenhuis bestemd als Maatschappelijk. Binnen deze bestemming zijn zowel geluidgevoelige functies (zoals onderzoeksruimten) als niet geluidgevoelige functies (zoals vergaderruimten) toegestaan. In dit stadium van planvorming is nog niet duidelijk waar die verschillende functies geprojecteerd worden in het bestemmingsvlak Maatschappelijk. Teneinde de noodzakelijke ontwerp vrijheid voor Rijnstate te garanderen en om te garanderen dat Martens Metaal Elst B.V. niet belemmerd wordt in haar bedrijfsvoering, is in de planregels van het (ontwerp)bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Daarmee wordt bewerkstelligd dat het geluidniveau in de geluidgevoelige ruimten voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en Activiteitenbesluit milieubeheer ingeval het niet mogelijk is om de geluidbelasting op de gevel te beperken tot de ambitiewaarde. De inrichting van Martens Metaal Elst betreft inderdaad vergunningsplichtig voor het aspect milieu ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Deze omissie is hersteld in het aangepaste rapport van Cauberg- Huygen B.V.
- 1.3 Zoals in de toelichting is aangegeven hebben 2 varianten te voorkeur gekregen voor een nadere uitwerking. Uit een oogpunt van autobereikbaarheid heeft variant 1a de voorkeur, maar uit een oogpunt van verkeersveiligheid en -leefbaarheid variant 2c. Uitgangspunt voor de verdere uitwerking zal in beginsel variant 1a zijn, waardoor de belangen van indiener niet worden geschaad. In variant 1a wordt niet voorzien in éénrichtingsverkeer op de Energieweg. Overigens zou bij invoering van éénrichtingsverkeer nog steeds gebruik kunnen worden gemaakt van de vrachtwagenparkeerplaats aan de overzijde van de Energieweg. Parkeren mag namelijk aan de uiterste rechter- of linkerzijde van de rijbaan. Het is dus niet verboden om tegen de rijrichting in te parkeren. Daarnaast is het toegestaan om in geval van bijzondere manoeuvres wel achteruit te rijden op een éénrichtingsstraat. Het is echter niet toegestaan om de gehele weg of een gedeelte daarvan achteruit te rijden om het éénrichtingsverkeer te omzeilen.
- 1.4 In afwijking van het gemeentelijk beleid wordt bij dit bestemmingsplan een hogere autoparkeernorm gehanteerd. Uitgangspunt bij dit bestemmingsplan is dat het parkeren (auto/fiets e.d.) op een adequate wijze in het bestemmingsplan is gewaarborgd door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting. Deze verplichting regelt niet alleen het auto parkeren maar ook het fiets parkeren. Tevens is het voornemen om het, reeds overeengekomen, gebruik schriftelijk vastgelegd te hebben voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Inspreker 2: JPO BV, Postbus 3, 6660 AA Elst

Samenvatting:

- 2.1 Indiener ziet graag bij het bestemmingsplan tegelijkertijd een beeldkwaliteitsplan en een landschapsinpassingsplan toegevoegd worden waarbij tevens alle mogelijke ontwikkelingen in de toekomst (Rijnstate+sporthal/zwembad+woningen) betrokken zijn. Het landschapsinpassingsplan dient als voorwaardelijke verplichting te worden opgenomen in de planregels en het beeldkwaliteitsplan in de Welstandsnota.
- 2.2 De definitie 'maatschappelijke voorzieningen' laat meer functies toe dan de opzet van het bestemmingsplan, namelijk een ziekenhuis met gerelateerde ondergeschikte functies. Indien deze ruime bestemming gehandhaafd blijft dan dient de 'ladderonderbouw' daarin ook te voorzien. Daarnaast blijkt de planregel en de toelichting niet met elkaar in overeenstemming te zijn voor wat betreft kantoren en horeca en of deze zorg gerelateerd zijn.
- 2.3 In de planregel is opgenomen dat de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan aangegeven. Deze bouwhoogte is wel terug te vinden op de digitale verbeelding maar niet op de analoge verbeelding. Ook is niet aangegeven voor welke delen van het bouwvlak welke bouwhoogtes mogelijk zijn.

- 2.4 Niet duidelijk is op welke schaal de verbeelding getekend is. Bovendien is de locatie en vorm van het pand van indiener op de verbeelding niet in overeenstemming met de kadastrale kaart. Dit is mede van belang voor de berekende geluidsbelasting, schaduwwerking e.d. en waar precies de begrenzingen van de diverse bestemmingen liggen. Afgevraagd wordt of de effecten nog onderzocht worden.
- 2.5 In de legenda van bijlage 2 zijn meerdere groen bestemmingen opgenomen terwijl in de verbeelding van het plangebied geen groen voorkomt. Weliswaar staan de planregels groen toe, maar dit is niet gewaarborgd via een voorwaardelijke verplichting.
- 2.6 De Spoorlaan Noord wordt verlegd. Op de verbeelding is niet duidelijk te zien hoe het tracé zal verlopen en welke breedtes de verschillende functie zullen krijgen. Tijdens een eerdere presentatie is een schets vertoond waarop het fietspad en trottoir over het eigendom van indiener loopt. Daartegen wordt bezwaar gemaakt.
- 2.7 In de toelichting wordt onvoldoende aandacht besteed aan het aspect duurzaamheid met name aan het aspect groen.
- 2.8 Indiener is van mening dat de autobereikbaarheid van het eigendom niet verslechterd mag worden ten opzichte van de huidige situatie. Tevens is indiener van mening dat bij het verkeersonderzoek onvoldoende is onderzocht of aanpassing van de weg en kruising tot een betere verkeerscirculatie kan leiden. Daarnaast is indiener van mening dat de opgenomen parkeerbepaling rechtsonzeker is, met name het aspect van een acceptabele loopafstand. Ook wordt afgevraagd of bij de te hanteren norm van 1.8 wel voldoende rekening is gehouden met de overige functies binnen de bestemming.
- 2.9 In de planregels en de verbeelding ontbreekt een aangegeven maximale bouwhoogte. In de toelichting wordt aangegeven deze hoogte 25m betreft. Dit is te hoog en staat in geen verhouding tot het naastgelegen pand.
- 2.10 Verwezen wordt naar bijlage 2 waarin een voorgenomen groene inrichting is opgenomen. Deze ontbreekt op de verbeelding en verzocht wordt voor een voorwaardelijke verplichting voor een landschapsplan.

Reactie:

- 2.1 Een totaalplan ontwikkelen voor zowel Rijnstate+sporthal/zwembad+woningen is echter niet mogelijk omdat er nog geen concrete invullingen zijn voor deze ontwikkelingen. Slechts Rijnstate is dermate concreet dat een bestemmingsplan kan worden opgesteld en in procedure kan worden gebracht. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor de aanleg en het in standhouden van maatregelen uit een landschapsplan is pas zinvol wanneer de maatregelen buiten het openbaar gebied plaatsvinden. Aangezien de gemeente eigenaar blijft van het openbaar gebied en verantwoordelijk blijft voor het aan te leggen groen heeft een voorwaardelijke verplichting geen toegevoegde waarde.
Het schetsontwerp van B+B betreffende Rijnstate Elst is toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan en betreft het plan voor inpassing van de infrastructuur en openbare ruimte. Hierin is het concept van de openbare ruimte rondom Rijnstate uitgewerkt. Dit dient zich te ontwikkelen tot een ruimtelijk en visueel aantrekkelijk gebied met extra aandacht voor de noordzijde die zich als toegangsplein tot Elst gaat ontwikkelen. Het stationsgebied wordt een knooppunt en een bestemming: de volledige stationsomgeving zien we als een knooppunt waar water een groen elkaar ontmoeten. Deze ontmoetingsplek krijgt allure door de toevoeging van een nieuwe landschappelijke component: de botanische boomgaard. De landschappelijke kwaliteit van de stedelijke ontwikkelings-as van Elst wordt versterkt door de aanplant van nieuwe bomen in de bermen. De ontwikkelings-as krijgt eenheid en een groene uitstraling. De bestaande waterstructuur wordt versterkt. Langs de oevers komt een bloemenrijk grasmengsel en worden diverse soorten, voornamelijk inheemse, bomen aangeplant om de natuurlijke uitstraling te versterken. De infrastructuur wordt logisch en eenduidig ontworpen. Doorgaand autoverkeer wordt om de knoop geleid.

Bestemmings- en langzaam-verkeer betreedt de knoop of gaat door de knoop heen. Het gebied rond Rijnstate wordt een aantrekkelijk gebied voor bezoekers en passanten.

Een Beeldkwaliteitsplan voor de ziekenhuisvoorziening zal na het ontwerpbestemmingsplan in procedure worden gebracht.

- 2.2 Naast de functie 'maatschappelijke voorzieningen' worden met dit bestemmingsplan ook andere functies toegestaan. Voor alle functies zijn bij het ontwerpbestemmingsplan de nodige onderzoeken uitgevoerd of aangevuld. Tevens wordt de aansluiting tussen planregel en toelichting verbeterd.
- 2.3 Zowel op de digitale als analoge verbeelding is de maximale bouwhoogte aangegeven. Bij de analoge verbeelding is dit vermeld onder de 'M' in de bestemming. De bouwhoogte geldt voor het gehele bouwvlak. Naar aanleiding van de inspraakreacties is de bouwhoogte verlaagd van 20 m voor het gehele vlak van fase 1 en fase 2 samen, naar een maximale bouwhoogte van 17 meter voor fase 1 en een maximale bouwhoogte van 13 meter voor fase 2. Deze staan aangegeven op de verbeelding. Daarnaast mag er binnen een specifiek aangegeven zone op afstand van de buitenste bestemmingsrand nog maximaal 5 meter hoger worden gebouwd ten behoeve van ombouwen en installaties.
- 2.4 Op de analoge verbeelding is de schaal aanduiding aangegeven, dit is echter bij een digitale verbeelding niet mogelijk aangezien de systematiek in 2008 is veranderd en er gewerkt wordt met geometrisch aangeduide vlakken in plaats van lijnen. Per 1 juli 2017 is het verplicht om de Basisregistratie Grootchalige Topografie als ondergrond te gebruiken. De ondergrond kan de gemeente niet zelf aanpassen.
- 2.5 De in bijlage 2 genoemde legenda betreft een ontwikkelschets van een voorgenomen ontwikkeling welke aan verandering onderhevig kan zijn. Deze schets heeft, zoals ook medegedeeld, geen formele status. Voor de voorwaardelijke verplichting wordt verwezen naar hetgeen in onze reactie onder 2.1 is opgenomen.
- 2.6 De noodzakelijke aanpassingen aan de wegenstructuur zijn verder uitgewerkt in een voorlopig ontwerp openbaar gebied en deze zullen worden gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan. Het geheel aan aanpassingen zal passend zijn binnen de aangegeven bestemming 'verkeer'. Mocht voor de ontwikkeling gronden van indiener noodzakelijk zijn, dan zal met indiener, voordat het ontwerpbestemmingsplan in procedure worden gebracht, in overleg getreden worden om deze gronden minnelijk te verwerven. Het dwarsprofiel van de wegenstructuur is met de indiener besproken.
- 2.7 Voor het landschapsplan en de verzochte voorwaardelijke verplichting wordt verwezen naar de reactie onder 2.1. Het betreft hier een centrumgebied en het gaat hier dus ook om stedelijk groen. Dat zal dan ook beperkter groen zijn dan gebieden die in het buitengebied liggen. In het gebied wordt met betrekking tot duurzaamheid wel klimaatbestendig ontwerpen meegenomen. Dit wordt b.v. opgepakt met het thema water. Daarnaast zullen er veel duurzaamheidsaspecten worden gerealiseerd in het gebouw zoals b.v. zonnepanelen en warmte en koude opslag.
- 2.8 De voorgenomen optie voor de verkeerscirculatie zal niet leiden tot een verslechtering van de autobereikbaarheid van het pand van indiener. Alle mogelijke opties voor een verbeterde verkeerscirculatie zijn onderzocht en dit heeft geleid tot de verdere uitwerking van optie 1a. Het pand Nieuwe Aamsestraat wordt ontsloten voor autoverkeer vanaf de Nieuwe Aamsestraat. In geen van de twee verkeerscirculatievarianten wordt de autobereikbaarheid van de ontsluiting van het pand van indiener op de Nieuwe Aamsestraat aangetast. In het Mobiliteitsonderzoek naar deze nieuwe ontwikkeling is de meeste aandacht gegeven aan het effect op de direct omliggende wegen omdat daar het verkeer ten gevolge van het ziekenhuis het meeste toeneemt. In paragraaf 5.2.2. van het Mobiliteitsonderzoek is aangegeven, dat ook naar knelpunten in de verkeersafwikkeling in de rest van Elst is gekeken. De Nieuwe Aamsestraat en het kruispunt Rijksweg-Dorpsstraat komen hierin niet als knelpunt in de

verkeersafwikkeling naar voren. Er is dus geen aanleiding om in het kader van de realisatie van het ziekenhuis maatregelen te nemen op deze twee punten. De gemeente heeft het parkeerbeleid vastgesteld in de Parkeernota 2016. In deze nota wordt een lagere norm gehanteerd dan wat voor dit bestemmingsplan is opgenomen. In bijlage Parkeeronderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan bij de toelichting is de motivering hiervoor opgenomen inclusief het berekende aantal noodzakelijke parkeerplaatsen. Aangezien de aanleg van de parkeerplaatsen niet op eigen terrein kan plaatsvinden, worden de parkeerplaatsen aangelegd op Het Klooster en medegebruik van de P+R garage. Aangezien beide binnen een acceptabele loopafstand liggen van de bestemming 'maatschappelijk' bestaat hiertegen geen bezwaar. De term acceptabele loopafstand volgt uit de gebruikte terminologie van de CROW welke voor de hoofdfunctie (gezondheidszorg) 150 meter bedraagt. Daaraan wordt ruimschoots voldaan.

- 2.9 Naar aanleiding van de inspraakreacties is de bouwhoogte verlaagd van 20 m voor het gehele vlak van fase 1 en fase 2 samen, naar een maximale bouwhoogte van 17 meter voor fase 1 en een maximale bouwhoogte van 13 meter voor fase 2. Deze staan aangegeven op de verbeelding. Daarnaast mag er binnen een specifiek aangegeven zone op afstand van de buitenste bestemmingsrand nog maximaal 5 meter hoger worden gebouwd ten behoeve van ombouwen en installaties. In de niet juridisch bindende toelichting zal dit aspect verder worden verduidelijkt.

Deze hoogte is bepaald op verschillende gronden. Daarbij is bestaand beleid richting gevend. Het betreft hier de Visie Elst Zuidoost uit 2012 en vigerende bestemmingsplannen. Tevens is voor de ontwikkeling een ruimtelijk kwaliteitskader opgesteld.

De Visie Elst Zuidoost benoemt dit gebied als richting te ontwikkelen hoogwaardige entree voor Elst. Hier dient een hoogwaardige knoop ontwikkeld worden. "Een bijzondere plek is de toegang tot het gebied bij het station. Door de centrale ligging in het dorp en bij het station is deze toegang als een knoop te zien. Hier is sprake van het verbinden van verschillende gebieden aan weerszijde van het spoor. De uitwerking van deze knoop vindt plaats in het kader van de plannen voor Elst Centraal. Uitgangspunt voor alle entrees is het versterken van de herkenbaarheid en het streven naar een hoogwaardige ontwikkeling. De ontwikkelruimte zal hier worden ingezet voor accentbebouwing met een hoogwaardige uitstraling en een goed gerichte oriëntatie. In relatie met de functionele opbouw (en meer specifiek het programma voor de betreffende plek) zullen deze entrees hun eigen karakter krijgen."

In de verschillende plannen voor Elst Centraal is uitgegaan van de vigerende nu geldende hoogten in de omliggende bestemmingsplannen. Bestaande woonbebouwing aan de Nieuwe Aamsestraat is in relatie tot de vigerende bebouwing een weerspiegeling van de bebouwing zoals die lang geleden aanwezig was. De nieuwere bedrijfsbebouwing is veel hoger en in hoogte maatgevend voor de ontwikkeling van de hoogwaardige entree die in Elst Centraal voorzien wordt. Bij de ontwikkeling van Westeraam is bij de Meiregen ook woonbebouwing in vier bouwlagen gerealiseerd die meer bij de voorziene ontwikkeling van Elst Centraal aansluit. Ook in de nabije toekomst is een verder ontwikkeling van de entree functie van het station aannemelijk, met de schaal die hierbij past. De gemeenteraad heeft in deze dit gebied ook aangewezen als voorkeurslocatie voor een nieuw te ontwikkelen zwembad en sportaccommodatie.

De uitstraling en architectuur van de hoogte van het gebouw zal verder worden uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan. Daarmee wordt verder aandacht gegeven aan de ruimtelijke werking van het gebouw in zijn omgeving. Doordat in de bestemming verkeer ook groen wordt gerealiseerd zal een duidelijke setting van het gebouw

ontstaan dat tegemoet kan komen aan de gewenste hoogwaardige uitstraling in het plan Elst Centraal. Een specifiek ontwerp voor de openbare ruimte zal dit ondersteunen.

- 2.10 Voor het aspect groen en het landschapsplan wordt verwezen naar hetgeen opgenomen is in onze reactie onder 2.1.

Inspreker 3: PSP'92 Gelderland, Mierlostraat 43, 6844 DW Arnhem

Samenvatting:

- 3.1 Inspreker schaart zich achter de stemverklaring die uitgesproken is in de raad van 10 maart 2020 en vraagt aandacht voor de bereikbaarheid vanuit Arnhem-Zuid.

Reactie:

- 3.1 Uit het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek blijkt dat 2 alternatieven zorgen voor een optimale bereikbaarheid gekoppeld met een verkeerscirculatieplan dat voorziet in een inpasbaarheid van de verkeerslast. Het uit te werken alternatief waarvoor gekozen is, zorgt niet alleen voor een goed inpassing van de verkeersdruk, maar ook voor een optimale bereikbaarheid, ook vanuit Arnhem-Zuid.

Inspreker 4: Wijkplatform Elst-Oost, p/a Wolkenhemel 38, 6661 PH Elst

Samenvatting:

- 4.1 Inspreker is een andere mening toegedaan dan de uitkomsten van het mobiliteitsonderzoek dat aangeeft dat de toename van het verkeersaanbod inpasbaar en acceptabel is. Er zijn rondom het stationsgebied knelpunten. Na uitvoering van het plan komen er aan de oostzijde weer nieuwe uitdagingen bij terwijl de normen nu al worden overschreden. Inspreker ziet graag eerst dat de huidige knelpunten worden opgelost voordat aangevangen kan worden met de bouw.
- 4.2 Inspreker is benieuwd naar de mogelijkheden die de gemeente ziet om de toename van de verkeerslast te verlichten en op welke wijze het regionale openbaar vervoer wordt meegenomen.
- 4.3 Vanwege de aanleg van een Kiss&Ride en parkeerfaciliteiten is inspreker bezorgd over de afwikkelingen van alle verkeersstromen (auto, fiets, voetgangers) in dit gebied.
- 4.4 Inspreker is bezorgd over de toenemende druk op de omgeving wat betreft parkeren in de woonwijken. Dit ook in relatie tot de autonome ontwikkeling bij het station en bij het eventueel invoeren van betaald parkeren.
- 4.5 Ten aanzien van het geluidsonderzoek heeft inspreker regelmatig aangegeven dat een onderzoek gemist wordt, namelijk de gevolgen van het gebouw of de leefomgeving gerelateerd aan het terugkaatsen van het geluid naar de wijk.
- 4.6 Aangegeven was dat er een gebouw zou komen van 20 meter hoog. In de stukken staat echter een bouwhoogte van 25meter.
- 4.7 Inspreker vraagt zich af of er onderzoek is gedaan naar de eventuele effecten van het gebouw op de woonomgeving in relatie tot lichtvervuiling.
- 4.8 Rijnstate blijkt op termijn een volwaardige ziekenhuislocatie te gaan realiseren inclusief avond- en nachtopenstelling. Hoe concreet zijn deze plannen en zijn alle gevolgen al in kaart gebracht.
- 4.9 Rijnstate wil het pand open stellen voor externe partijen. Afgevraagd wordt wat voor partijen bedoeld worden en is bij de onderzoeken rekening gehouden met deze externe partijen.

Reactie:

- 4.1 Het totale verkeersaanbod is in het mobiliteitsonderzoek en de daarbij behorende varianten doorgerekend. Daaruit blijkt dat het verkeersaanbod inpasbaar en acceptabel is. Wij hebben geen redenen om te twijfelen aan de uitkomsten van dit

onderzoek. In het Mobiliteitsonderzoek is duidelijk aangegeven op welke punten nu en in de toekomst aandachtspunten zijn vanwege verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Hoewel de hoeveelheid autoverkeer zowel in variant 1a als variant 2c toeneemt ten opzichte van de huidige situatie is het niet zo dat er extra situaties ontstaan waar de (voorkeurs)grenswaarden uit de landelijke richtlijnen worden overschreden. Ten opzichte van de huidige situatie vervallen -ondanks de beperkte verkeerstoename- enkele overschrijdingen van de grenswaarden omdat er vrijliggende fietspaden worden aangelegd (Nieuwe Aamsestraat, Regenboog, Spoorlaan). Tevens wordt nog gestudeerd op verzachtende maatregelen voor de bestaande situatie op het Stationsplein-west. Daarom achten wij deze varianten inpasbaar en acceptabel.

Uitgangspunt voor de verdere uitwerking zal in beginsel variant 1a zijn. De huidige knelpunten, zoals inspreker aangeeft, hebben geen relatie met het in procedure zijnde bestemmingsplan. Dit betreffen reeds bestaande autonome knelpunten. Waar mogelijk zal met dit bestemmingsplan gezocht worden naar oplossingen voor de huidige knelpunten.

- 4.2 Zoals onder 4.1 is aangegeven is door het college gekozen voor variant 1a. Bij deze variant wordt naar ons oordeel de verkeerslast optimaal gefaciliteerd zodat eventueel optredende overlast beperkt blijft. Daarbij wordt ook het regionale openbaar verkeer zo optimaal mogelijk gefaciliteerd. De genoemde maatregelen aan de oostzijde van het spoor zullen uiterlijk gelijktijdig met het in gebruik nemen van het ziekenhuis zijn genomen. Bij deze maatregelen is reeds rekening gehouden met het nieuwe parkeerterrein. Op de maatregelen ter verzachting van het bestaande aandachtspunt op het Stationsplein-west (verbetering voor fietsers en voetgangers; zie paragraaf 5.2.1. van het Mobiliteitsonderzoek) wordt nog gestudeerd.

- 4.3 In het ontwerp voor het gebied is uitgebreid aandacht besteed aan de vormgeving van:

- de oversteek van de oost-west hoofdfietsroute over de Regenboog
- de oversteek van voetgangers over de oost-west hoofdfietsroute

De situatie wijzigt volledig ten opzichte van de huidige situatie. Beide punten worden ten eerste ruimtelijk van elkaar gescheiden:

- De hoofdfietsroute heeft voorrang op het autoverkeer van de Regenboog. Voetgangers hebben eveneens voorrang op het autoverkeer door middel van een zebra.
- De oversteek van voetgangers over de oost-west hoofdfietsroute is ruim (breed) en overzichtelijk (geen zichtbelemmering) vormgegeven.

Voor beide oversteeksituaties is op basis van de landelijke richtlijnen onderzocht of dit problemen geeft voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling of oversteekbaarheid.:

- Voor de voorrang van de hoofdfietsroute op het autoverkeer is door middel van een microsimulatiemodel onderzocht of er grote wachtrijen voor het autoverkeer ontstaan. Dit blijkt niet het geval te zijn.
- Voor de voorrang van de hoofdfietsroute op het overstekend voetgangersverkeer tussen ziekenhuis en parkeerterrein is onderzocht of de oversteekbaarheid voor voetgangers voldoende is. De oversteekbaarheid blijkt voldoende te zijn.

- 4.4 Er is een parkeeronderbouwing opgesteld waarin voor zowel fase 1 als fase 2 een doorrekening is gemaakt van de verwachte parkeerbehoefte. In de planvorming wordt in dit stadium al rekening gehouden met de capaciteit voor fase 1 + 2 (25.000 m²). Dit resulteert in een overcapaciteit bij ingebruikname van de ziekenhuisvoorziening in fase 1.

Momenteel zijn er 588 parkeerplaatsen (pp) in 4 lagen beschikbaar in de huidige P+R garage. De gemiddelde bezetting tijdens kantooruren bedraagt 235 parkeerplaatsen (meting juni 2019).

- **Fase 1:** De verwachte bezetting in fase 1 bedraagt 311 parkeerplaatsen voor zowel patiënten/bezoekers als medewerkers van de ziekenhuisvoorziening, het restaurant en het vergadercentrum. Er worden 180 parkeerplaatsen gerealiseerd op locatie het Klooster. De parkeervoorziening op het Klooster wordt ingericht voor patiënten en bezoekers van het ziekenhuis en bezoekers van het vergadercentrum. Uitgaande van de maximale bezetting van 150 parkeerplaatsen kan er geconcludeerd worden dat er voldoende parkeerplaatsen zijn en op piekmomenten zijn er ruim 30 parkeerplaatsen extra beschikbaar.
Parkeervoorziening voor medewerkers Rijnstate, medewerkers van het restaurant en medewerkers van het vergadercentrum fase 1 in de huidige P&R garage: 161 parkeerplaatsen op basis van medegebruik ten behoeve van de personeelsleden van Rijnstate.
 - **Fase 2:** De verwachte bezetting in fase 2 bedraagt 491 parkeerplaatsen voor zowel patiënten/bezoekers als medewerkers van de ziekenhuisvoorziening, het restaurant en het vergadercentrum. Er worden 180 parkeerplaatsen gerealiseerd op locatie het Klooster, waarvan 170 plaatsen worden gebruikt door patiënten/bezoekers van Rijnstate. Op piekmomenten zijn er 10 extra parkeerplaatsen beschikbaar.
De verwachte bezetting in de P+R garage op piekmomenten voor medewerkers Rijnstate, het restaurant en bezoekers en medewerkers van het vergadercentrum in fase 1 & 2 bedraagt 321 parkeerplaatsen.
 - In de doorrekening van de parkeerbehoefte is nog geen rekening gehouden met de ontwikkeling op het gebied van (duurzame) mobiliteitsoplossingen. Rijnstate heeft de ambitie om (duurzame) mobiliteitsoplossingen de aankomende jaren te stimuleren en het autoverkeer te ontmoedigen. Dit betekent dat de verhouding auto versus fiets en openbaar vervoer zal veranderen (minder auto's ten opzichte van de fiets en het openbaar vervoer). Hiermee wil Rijnstate inzetten op een afname van het autogebruik en daarmee de vraag naar parkeerplaatsen in Elst.
 - Rijnstate volgt het parkeerbeleid van de gemeente Overbetuwe. Dit betekent dat bij de uitwerking van de parkeeroplossing als uitgangspunt geldt 'onbetaald parkeren'. Van het invoeren van betaald parkeren in de P+R-garage of op het parkeerterrein Het Klooster is geen sprake.
- 4.5 Een reflectie onderzoek is uitgevoerd en de uitkomsten daarvan zullen in het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen. In het kader van een verantwoord woon- en leefmilieu is per geluidstype een toename van geluid, ten gevolge van nieuwbouw, tot 2 dB als verantwoord te beschouwen. Een toename van geluid van 2 dB is voor menselijk oor niet waarneembaar en kan niet tot meer hinder leiden. Uit het onderzoek blijkt dat de toename van de geluidsbelasting vanwege het railverkeer ruimschoots kleiner is dan 2 dB en beperkt blijft tot slechts 1,3 dB. Uit de rapportage blijkt dat de toename van de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer ruimschoots kleiner is dan 2 dB en beperkt blijft tot slechts 1,1 dB. Deze toenames zijn derhalve aanvaardbaar waardoor ter plaatse van bestaande woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd blijft.
- 4.6 Zowel op de digitale als analoge verbeelding is de maximale bouwhoogte aangegeven. Bij de analoge verbeelding is dit vermeld onder de 'M' in de bestemming. De bouwhoogte geldt voor het gehele bouwvlak. Naar aanleiding van de inspraakreacties is de bouwhoogte verlaagd van 20 m voor het gehele vlak van fase 1 en fase 2 samen, naar een maximale bouwhoogte van 17 meter voor fase 1 en een maximale bouwhoogte van 13 meter voor fase 2. Daarnaast mag er binnen een specifiek aangegeven zone op afstand van de buitenste bestemmingsrand nog maximaal 5 meter hoger worden gebouwd ten behoeve van ombouwen en installaties. De verbeelding is juridisch bindend. De toelichting zal op dit onderdeel verder worden verduidelijkt en gecorrigeerd.

- 4.7 Gelet op de afstand tussen het gebouw en de omliggende woonwijken wordt een onderzoek naar eventueel optredende lichtoverlast niet noodzakelijk geacht. De afstanden zijn zodanig dat de eventueel optredende lichtoverlast van dien aard dat deze niet het maatschappelijk risico overstijgt. Het onderzoek wordt nog wel uitgevoerd en wordt nog aan indiener verstrekt. Het onderzoek zal bij vaststelling van het bestemmingsplan worden toegevoegd.
- 4.8 Het klopt dat Rijnstate op termijn (in fase 2) een volwaardige ziekenhuisvoorziening wil realiseren in Elst. In fase 1 worden operatiekamers in gebruik genomen, in zowel de dagperiode als in het begin van de avondperiode, met dien verstande dat van nachtverblijf geen sprake is. In fase 1 is het verblijf van personen in de nachtperiode beperkt. Het betreft personen van de meldkamer en personen in het laboratorium alsmede beveiliging. In fase 2 worden de operatiekamers uitgebreid en worden ook klinische patiënten behandeld, met de toevoeging van een kort 24-uurs verblijf. De exacte invulling van deze ontwikkelrichting is in dit stadium nog niet bekend. In de onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan is rekening gehouden met deze ontwikkelrichting. Dit betekent dat er in de onderzoeken rekening is gehouden met een dag-, avond- en nachtopenstelling (24/7 functie) op basis van 25.000 m2 bruto vloeroppervlak.
- 4.9 Binnen de bestemming maatschappelijk zijn de functies aangegeven welke mogelijk gemaakt worden met dit bestemmingsplan. Welke externe partij invulling gaat geven aan een functie is voor het bestemmingsplan niet relevant.
De externe partijen kunnen onderverdeeld worden in twee categorieën:
- Serviceverhogende, zorggerelateerde samenwerkingspartners. Denk hierbij aan het aanmeten van hoortoestellen, het aanmeten van steunkousen en orthopedische schoenen, een verloskundigenpraktijk en een zorg coördinatie centrum.
 - Exploitant van het restaurant en vergadervoorziening
- Het programma inclusief de bezetting van de externe partijen is meegenomen in de diverse onderzoeken en daarmee ook in de parkeer – en verkeersberekening.

Inspreker 5:

Samenvatting:

- 5.1 Inspreker geeft aan dat in het bestemmingsplan slechts een enkele pagina gewijd is aan het onderwerp verkeer en parkeren en dat aan verkeer uitermate weinig aandacht is besteed.
- 5.2 Inspreker geeft aan dat in het bestemmingsplan staat dat de grenswaarde op het Stationsplein-west wordt overschreden, maar dat dit in de huidige situatie al het geval is en er geen maatregelen zijn om dit te verzachten en dat dat daarom acceptabel wordt geacht.
- 5.3 Inspreker stelt dat de omwonenden in meerdere wijken nog veel ellende kunnen verwachten naast de huidige verkeersonveilige situaties.
- 5.4 Inspreker stelt dat het college verplicht is om alles in het werk te stellen om de woonwijken Eshof en De Grote Laak en omgeving toegankelijk, veilig en bewoonbaar te houden.
- 5.5 Inspreker stelt dat de dorpskruising Dorpsstraat/Eshofsestraat/Rijksweg-Noord/Rijksweg-Zuid een groot obstakel zal worden bij het achterwege blijven van de noodzakelijke verkeersbegeleiding. Daarbij doet de inspreker een aantal concrete voorstellen voor de bewegwijzering die het gebruik van de Ceintuurbaan en Olympiasingel -Industrieweg-oost moet stimuleren.
- 5.6 Inspreker doet een suggestie om de Van Oldenbarneveltstraat te wijzigen van een 30 km/uur zone naar een 50 km/uur straat.
- 5.7 Inspreker doet een suggestie om de Van Oldenbarneveltstraat te voorzien van een vrijliggend fietspad richting station en de Johan de Wittstraat te gebruiken voor fietsers richting het centrum.

- 5.8 Ten westen van het station een groot parkeerplein voor bussen, busjes, taxi's en dergelijke voor uitstappen en wachten.
- 5.9 Voor de voetgangers een ruime beveiligde oversteekplaats naar het station en naar de toekomstige ingang van de polikliniek.
- 5.10 Inspreker doet een suggestie om de liften te handhaven of meerdere liften te plaatsen en de trappen te vervangen door roltrappen aan beide zijden met voldoende overkapping van deze roltrappen, om de ingang van de ziekenhuisvoorziening Rijnstate te bereiken.
- 5.11 Vanuit de woonerf De Grote Laak rechtsaf om via de Oude Aamsestraat / Stationsstraat / Eshofsestraat de wijk te verlaten en de blokkade in de Oude Aamsestraat opheffen. Hiermee wordt de verkeersonveilige situatie tussen de bushalte en de uitgang van de autotunnel opgeheven.
- 5.12 Afsluiten van de Van Oldenbarneveltstraat voor vrachtverkeer.
- 5.13 Doortrekken van de Taminiausingel tot de Oude Bemmelseweg om daarmee het verkeer buiten het centrum te laten afwikkelen door een rechtstreekse verbinding met de Rijksweg Zuid.
- 5.14 Alle zorgverlenende instanties wijzen op de bereikbaarheid van het ziekenhuis Rijnstate via de Olympiasingel.

Reactie:

- 5.1 Er zijn drie afzonderlijke rapporten gewijd aan parkeren en mobiliteit. Deze onderwerpen achten wij juist van groot belang. Een zorgvuldige vormgeving van de infrastructuur en inpassing van de extra autoverkeersstromen dienen zowel qua verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid als bereikbaarheid passend te zijn bij de bestaande verkeersstromen. Daarom zijn extra verkeerscirculatievarianten berekend en besproken tijdens de bijeenkomsten met de belanghebbenden.
De hoeveelheid autoverkeer stijgt ten gevolge van de komst van het Rijnstate ziekenhuis en de vraag is of er wellicht andere verkeerscirculatievarianten mogelijk zijn die de hoeveelheid autoverkeer kunnen beperken waardoor de verkeersintensiteit verlaagd. Er zijn daarom verschillende verkeerscirculatievarianten bedacht en vervolgens met het verkeersmodel opgesteld door GoudappelCoffeng in de notitie 'Uitgangspunten notitie verkeersmodel Rijnstate' doorgerekend. In het mobiliteitsonderzoek Rijnstate ziekenhuis in Elst Centraal opgesteld door Mobycon, zijn deze verkeerscirculatiemodellen beoordeeld. Indien wordt gekozen voor circulatievariant 1a of 2c, zijn de extra autoverkeersstromen ten gevolge van het ziekenhuisvoorziening Rijnstate als passend beoordeeld.
Daarnaast wordt in het onderzoek 'Parkeeronderbouwing Rijnstate locatie Elst Centraal' aan de hand van de parkeernormen van de gemeente Overbetuwe en referenties van Rijnstate een onderbouwing neergelegd door ziekenhuis Rijnstate voor het aantal benodigde parkeerplaatsen, fietsparkeerplaatsen en kiss & ride plaatsen.
- 5.2 Er zijn maatregelen mogelijk om dit te verzachten. In paragraaf 5.2.1 van het Mobiliteitsonderzoek staat dit uitgebreider beschreven. Op de verzachtende maatregelen wordt nog gestudeerd. Een verbetering voor fietsers en voetgangers wordt onder meer gezocht in:
 - Het meer verleiden/stimuleren van fietsers tussen het station en de Van Oldenbarneveltstraat om gebruik te maken van de brug over de fietstunnel
 - Het verbeteren van de fietsoversteekmogelijkheid bij de zebra voor fietsers vanuit de Van Oldenbarneveltstraat naar het station
 - Het overzichtelijker en gemakkelijker maken van de oversteekmogelijkheid voor fietsers tussen het station en de Oude Aamsestraat
 - Tevens willen we de suggestie van de indiener onderzoeken, zijnde de bestaande autoknip in de Oude Aamsestraat verplaatsen naar de aansluiting nabij de bushalte. Dit betekent dat automobilisten uit de ongeveer 20 bestaandewoningen aan de Grote

Laak (en eventueel nog te realiseren nieuwe woningen) de auto-aansluiting richting het station niet meer verplicht hoeven te gebruiken en dat ze hun straat via de Taminiausingel of Eshofsestraat kunnen (moeten) verlaten. Dit maakt de aansluiting van de Oude Aamsestraat op het Stationsplein-west veiliger en overzichtelijker voor fietser en voetgangers.

Bovenstaande maatregelen maken geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan, maar behoren wel tot het project Elst Centraal.

- 5.3 In het Mobiliteitsonderzoek is aangegeven dat er geen extra overschrijdingen van de voorkeurs- en grenswaarden van de landelijke richtlijnen ten opzichte van de huidige situatie ontstaan. Ten opzichte van de huidige situatie vervallen -ondanks de beperkte verkeerstoename- zelfs enkele overschrijdingen van de grenswaarden omdat er vrijliggende fietspaden worden aangelegd (Nieuwe Aamsestraat, Regenboog, Spoorlaan). Tevens wordt dus nog gestudeerd op verzachtende maatregelen voor de bestaande situatie op het Stationsplein-West.
- 5.4 In het Mobiliteitsonderzoek is aangegeven dat bij de voorkeursvarianten 1a en 2c voor de verkeerscirculatie er -ondanks de beperkte verkeerstoename- geen sprake zal zijn van extra overschrijdingen van de voorkeurs- en grenswaarden van de landelijke richtlijnen ten opzichte van de huidige situatie. Wij zijn daarom van mening dat bij deze voorkeursvarianten nog steeds sprake is van toegankelijke, veilige en bewoonbare woonwijken.
- 5.5 De in de laatste twee decennia gerealiseerde tangentenstructuur met de Ceintuurbaan en de Olympiasingel beoogt de door u beoogde verkeersafwikkeling te faciliteren. De huidige bewegwijzering is hierop al gebaseerd. De bewegwijzering naar het ziekenhuis zal ook via de Ceintuurbaan en Olympiasingel verlopen.
- 5.6 Het invoeren van 50 km/uur zal juist extra verkeer opleveren. Bovendien is dit in tegenspraak met het bestaande beleid van de gemeente en zou het invoeren van 50 km/uur leiden tot moeilijke, ingrijpende en kostbare herinrichting om bij deze snelheid een veilige situatie te creëren. Ook heeft een hogere snelheid een negatief effect op geluidhinder en luchtkwaliteit.
- 5.7 Het realiseren van een vrijliggend fietspad langs de Van Oldenbarneveltstraat is niet inpasbaar. Bovendien biedt de naastgelegen Johan de Wittstraat voldoende ruimte voor fietsers in beide rijrichtingen.
- 5.8 Op verzachtende maatregelen op Stationsplein-west wordt nog bestudeerd. Zie 5.2. Hierin wordt ook de opstelplaats voor busjes meegenomen. Aan de oostzijde worden ook nieuwe opstelplaatsen voor bussen, busjes, taxi's gerealiseerd.
- 5.9 Er is al een voetgangersoversteekplaats met een zebra die gebruikt kan worden door de voetgangers richting station of het toekomstige ziekenhuis. De zebra voldoet aan de landelijke richtlijnen en leidt niet tot onveilige situaties.
- 5.10 De suggesties van de inspreker betreffende liften, roltrappen en overkappingen zijn maatregelen die aan NS Vastgoed zijn voorbehouden. Gedurende de bouw van Rijnstate kan deze suggestie bij NS vastgoed ingebracht worden.
- 5.11 Het voorstel betreft het verplaatsen van de autoknip in de Oude Aamsestraat naar de aansluiting nabij de bushalte. Dit betekent dat automobilisten uit de ongeveer 20 woningen aan de Grote Laak de auto-aansluiting richting het station niet meer verplicht hoeven te gebruiken en dat ze hun straat via de Taminiausingel of Eshofsestraat kunnen (moeten) verlaten. Dit maakt de aansluiting van de Oude Aamsestraat op het Stationsplein-west veiliger en overzichtelijker voor fietser en voetgangers. Wij vinden dit een positief voorstel van de indiener en betrekken dit voorstel bij de studie naar de verzachtende maatregelen voor het Stationsplein-West.
- 5.12 Een vrachtverbod voor de Van Oldenbarneveltstraat is in het Mobiliteitsonderzoek niet overwogen omdat ook bestemmingsvrachtverkeer naar de Van Oldenbarneveltstraat en aanliggende straten daardoor gehinderd wordt. Uiteraard is het mogelijk om ontheffingen te verlenen aan vrachtwagens die regelmatig in de straat moeten zijn, maar incidenteel vrachtverkeer naar de Van Oldenbarneveltstraat

- en aanliggende straten wordt wel gehinderd. Overigens bedraagt op de Van Oldenbarneveltstraat het vrachtverkeer slechts ongeveer 2% van alle voertuigen.
- 5.13 Het voorstel betreft het doortrekken van de Taminiausingel tot de Korte Bemmelseweg. Het doorverbinden van de Taminiausingel tot de Korte Bemmelseweg zou er alleen toe leiden dat het beperkte aantal woningen aan de Korte Bemmelseweg niet meer via de Stationsstraat richting Arnhem Zuid zouden rijden (maar via de door te trekken Taminiausingel). De beperkte ontlasting van de Stationsstraat heeft echter geen relatie met de verkeerseffecten van het ziekenhuis.
- 5.14 Rijnstate zal in hun informatievoorziening over bereikbaarheid alleen de routes via Nieuwe Aamsestraat, Centuurbaan en Olympiasingel opnemen en niet die via de Van Oldenbarneveltstraat.

3.2 Reacties overlegpartners

ProRail, VGGM en Provincie Gelderland reageerden als overlegpartner in het kader van vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro. Provincie Gelderland gaf aan dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

ProRail:

Samenvatting

- 1.1 Enige hinder vanwege trillingen valt te verwachten, maar er is geen sprake van een op voorhand onaanvaardbare mate van hinder. Onderzocht kan worden of door middel van bouwkundige maatregelen een verbetering kan worden bereikt. In het kader van het bestemmingsplan vormt dit aspect geen belemmering. ProRail verzoekt om het opnemen van een voorwaardelijke verplichting zodat daadwerkelijk onderzocht wordt of en op welke manier bouwkundige maatregelen kunnen bijdragen aan het inperken van trillingshinder.
- 1.2 Het aspect externe veiligheid is vanwege het ontbreken van het onderzoek nog niet beoordeeld. ProRail verzoekt om toezending zodra het beschikbaar is.

Reactie:

- 1.1 Zoals ProRail aangeeft vormt het aspect trillingshinder geen belemmering voor het bestemmingsplan. Een voorwaardelijke verplichting, zoals verzocht, is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.
- 1.2 Zodra het onderzoek beschikbaar is, zal het worden toegezonden aan ProRail. Het onderzoek wordt aan het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd.

VGGM:

Samenvatting

- 2.1 In de toelichting van het voorontwerp ontbreekt een verantwoording van het groepsrisico. In de toelichting wordt wel verwezen naar een rapportage maar deze ontbreekt. In de toelichting dient alsnog een verantwoording van het groepsrisico te worden opgenomen (dus niet in een bijlage).
- 2.2 Graag zien wij de (relevante) maatregelen voorkomend uit de beoordeling van het aspect Externe Veiligheid en de verantwoording van het groepsrisico geborgd in het bestemmingsplan.
- 2.3 In de toelichting is sprake van een nieuw kwetsbaar object. Er wordt niet expliciet uitgesproken welke kwetsbaarheid van toepassing gaat worden. In lijn met het toekomstige Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl) zal er straks sprake zijn van een zeer kwetsbaar object. Er is immers sprake van een bouwwerk bestemd voor mensen die zichzelf niet op tijd in veiligheid kunnen brengen. Wellicht is het goed om in het bestemmingsplan – vooruitlopend om de komst van het Bkl - aan te geven dat er straks sprake zal zijn van een zeer kwetsbaar object.
- 2.4 In aanvulling op voorgaande opmerking willen wij adviseren om de bestemming gedetailleerder in te vullen om zodoende sturing te hebben op de inrichting van het

bouwwerk en daarmee dus op de verdeling en/of het zoneren van kwetsbare functies binnen het bouwwerk.

- 2.5 In de Regels van het bestemmingsplan krijgt de locatie de bestemming 'Maatschappelijk'. Uit de omschrijving van deze bestemming blijkt dat het ook mogelijk is om een kinderopvang op deze locatie te vestigen. Gezien de locatie van het plangebied willen wij u adviseren om de realisatie van een kinderopvang op deze locatie uit te sluiten.

Reactie:

- 2.1 De verantwoording van het groepsrisico en het aspect externe veiligheid zal worden opgenomen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.
- 2.2 De maatregelen voorkomend uit de beoordeling van het aspect Externe Veiligheid en de verantwoording van het groepsrisico is geborgd in het ontwerpbestemmingsplan door middel van Hst 7 Verantwoording van het groepsrisico van de rapportage 05509-51345-16 'Externe Veiligheid vanwege spoor, verantwoording van het groepsrisico, toetsing beleid en overige risicoaspecten'.
Andere maatregelen betreffen gebouwgebonden maatregelen. Het bestemmingsplan is niet het geschikte medium om deze zaken vast te leggen. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning moeten de gebouwgebonden maatregelen helder zijn.
- 2.3 Ziekenhuisvoorziening Elst valt in de nieuwe Omgevingswet onder de term een 'zeer kwetsbaar gebouw'. De vraag die voorligt is of we al uit moeten gaan van de regels van de nieuwe Omgevingswet of dat we nog kunnen werken onder het huidige regime met bestemmingsplannen en vergunningen. De Omgevingswet zal niet eerder dan 1 januari 2022 worden ingevoerd. Overeenkomstig het gemeentelijke beleid externe veiligheid, het gelijkheidsbeginsel alsmede vaste jurisprudentie is vooruitlopen op toekomstige regelgeving niet toegestaan. Op dit moment is er nog niet voldoende duidelijk over de invoering in de Omgevingswet als het gaat om externe veiligheid. Daarnaast hebben we ook te maken met een overgangperiode. De regels die daarbij gelden zijn ook nog niet duidelijk. Wanneer we naar de huidige planning kijken, dan valt de vaststelling en de vergunningsaanvraag van fase 1 nog in de periode vóór invoering van de nieuwe Omgevingswet. De vergunningsaanvraag voor fase 2 komt pas jaren later.
Bovenstaand is voor ons de reden om voor fase 1 het huidige regime aan te houden, waarbij ook de huidige regels gelden. We gaan dus niet uit van de term 'zeer kwetsbaar gebouw'.
- 2.4 Het bestemmingsplan zal niet de gebouwgebonden maatregelen gaan regelen. Deze onderdelen komen de aanvraag van de omgevingsvergunning naar voren. De VGGM zal in het ontwerpproces van het bouwwerk worden betrokken door Rijnstate.
Hierdoor kan de indiener in een vroeg stadium meedenken over de inrichting van het gebouw.
- 2.5 De kinderopvang wordt geschrapt uit de planregels.

4. Aanpassingen van het voorontwerpbestemmingsplan

4.1 Aanpassingen als gevolg van inspraakreacties

De toelichting zal op een aantal aangegeven punten worden aangevuld/verbeterd en worden verduidelijkt.

4.2 Aanpassingen als gevolg van reacties van overlegpartners

Aan de planregels zal een voorwaardelijke verplichting worden toegevoegd.

4.3 Ambtelijke aanpassingen

Bij planregel 3 worden functies nader gespecificeerd en aangevuld. Tevens wordt de maximale bouwhoogte verder geconcretiseerd. Ook wordt de dubbelbestemming archeologie toegevoegd. Verder worden enkele ondergeschikte omissies hersteld.

Er zijn wel schriftelijke (of mondelinge) inspraakreacties ontvangen. Verder zijn er wel reacties van overlegpartners ontvangen.

Aldus vastgesteld in zijn vergadering van 21 juli 2020

Het college van burgemeester en wethouders,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

mr. M.F.H. Knaapen

R.P. Hoytink-Roubos