

Bijlage 2 onderdeel uitmaken van het raadsvoorstel

Zienswijzennota

Bestemmingsplan Chw Zijdekwartier

Zaaknummer: 02023957123

Inhoud

Inleiding	2
Zienswijze 1. Bewonersoverleg Plattenburg	3
Zienswijze 2. Bewoners Grote Enk	5
Zienswijze 3. Teijin Aramid B.V.	11
Voorgestelde wijziging na ontwerp.....	21

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Chw Zijdekwartier' heeft ter inzage gelegen vanaf 23 juni 2023 tot en met 4 augustus 2023. Tijdens deze periode zijn drie zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan:

1. Bewonersoverleg Plattenburg;
2. Bewoners Grote Enk (ondertekent door 57 bewoners);
3. Teijin Aramid B.V.

In deze zienswijzennota wordt elke zienswijze samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Dat deze zienswijzen zijn samengevat betekent niet dat bepaalde zienswijzen niet of niet volledig betrokken zijn in de (belangen)afweging. Alle ingediende zienswijzen inclusief eventuele bijlagen zijn in de (belangen)afweging betrokken.

Deze zienswijzennota maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van dit bestemmingsplan.

Zienswijze 1. Bewonersoverleg Plattenburg

Het bewonersoverleg Plattenburg maakt zich zorgen over mogelijke parkeeroverlast in Plattenburg als gevolg van de nieuwbouw van het Zijdekwartier. In de zienswijzen worden de volgende argumenten genoemd:

- De parkeerbalans is te veel gekeken naar het belang van de projectontwikkelaar. Diens wens om een groene buurt te ontwikkelen met weinig ruimte voor auto's is leidend geweest in de te optimistisch opgestelde parkeerbalans. In de huidige plannen is veel te weinig parkeerruimte opgenomen en het plan voorziet niet in de eigen parkeerbehoefte.
- Het huidige plan voldoet niet aan de door de gemeente Arnhem vastgestelde parkeernorm, die juist in het leven is geroepen om parkeeroverlast in de omgeving te beperken.
- In het plan is een parkeerhub opgenomen. Ook met deze parkeerhub is er sprake van een te lage parkeernorm. Het is nog niet duidelijk of het parkeren in de hub gratis of tegen een vorm van betaling gaat zijn. Dit vergoot de onzekerheid in onze zorgen rondom toekomstige parkeeroverlast buiten het ontwikkelgebied. Het mogelijke betaald parkeren in combinatie met de parkeerhub die zich aan de rand van het terrein bevindt, maakt dat het in praktijk – zeker voor toekomstige Zijdekwartier-bewoners direct grenzend aan Plattenburg – veel aantrekkelijker zal zijn om hun tweede auto te parkeren in Plattenburg. Dat geldt ook voor bezoekers aan het Zijdekwartier.
- Er zou volgens het ontwerpbestemmingsplan in de directe omgeving sprake zijn van parkeervelden die geen volle bezetting hebben en daarom een deelfunctie kunnen dragen voor het te ontwikkelen Zijdekwartier. Dit is onderdeel van de onderbouwing voor de lagere parkeernorm binnen het ontwikkelgebied. De dagelijkse praktijk in Plattenburg staat haaks op de beweringen in het ontwerpbestemmingsplan. Er is op dit moment al een hoge parkeerdruk in Plattenburg.
- Het merendeel van de toekomstige bewoners zal bestaan uit tweeverdieners. Het beeld dat deze tweeverdieners grotendeels autoloos de wijk in komen is zeer onrealistisch. Tweeverdieners staan erom bekend bovengemiddeld een tweede auto en/of bedrijfsauto te hebben. Dit wagenpark zullen de bewoners in de huidige parkeernorm niet kwijt kunnen binnen het Zijdekwartier.

Reactie gemeente

In de zienswijze van het bewonersoverleg Plattenburg worden een aantal specifieke zorgen geuit met betrekking tot het beschikbare aantal parkeerplaatsen. De zorg is dat binnen het plan onvoldoende in het aantal beschikbare parkeerplaatsen wordt voorzien. De basis voor dit aantal volgt uit de toepassing van de parkeernormering. Daarnaast is er de zorg dat de nieuwe bewoners in het Zijdekwartier meer auto's hebben en deze, al dan niet gratis, in de omliggende wijk Plattenburg parkeren.

Uitgangspunt voor de ontwikkeling van het Chw Zijdekwartier is dat het parkeren binnen de ontwikkeling wordt opgelost. De naastliggende wijk mag en kan niet de oplossing vormen voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. In het Chw Zijdekwartier wordt anders omgegaan met de dagelijkse mobiliteit. De wijk heeft een centrale ligging binnen Arnhem en is goed te bereiken met de verschillende vervoerssystemen. De wijk is goed bereikbaar per bus, per trein, lopend, met de fiets en auto. Het mobiliteitssysteem in het Zijdekwartier is gericht op de toekomst, waarbij de auto een minder prominente plaats inneemt. De auto staat hier in de centrale wijkhub, parkeerpocket of in een

parkeerkelder, op enige afstand van de woning. Doordat de auto op enige afstand staat van de woning, wordt er sneller gekozen om zich lopend, met de fiets, of per bus te verplaatsen.

Voor het Zijdekwartier geldt:

- de treinstations Presikhaaf en Velperpoort liggen dichtbij;
- de bushalte voor lokaal en interlokaal vervoer ligt op slechts 250 meter;
- winkel-, sport- en overige voorzieningen liggen op loop- en fietsafstand;
- de wijk is meerzijdig goed ontsloten voor het langzaam verkeer;
- parkeren wordt geconcentreerd in het plangebied en ligt daarmee op enige afstand van de woning (bijvoorbeeld in de parkeerhub), waardoor autoverkeer ontmoedigd wordt;
- er wordt ingezet op het toepassen van deelvervoer, waaronder deelauto's.

De parkeernormen van Arnhem zijn van 2003 en zijn daarmee minder actueel dan de parkeerkencijfers van het CROW. In de publicatie 'Toekomst bestendig parkeren' (381) van de CROW staat de meest actuele parkeernorm. De publicatie is specifiek qua woontypen en -groottes dan het facetplan parkeren van de gemeente Arnhem. In de parkeernormen van Arnhem wordt bijvoorbeeld geen onderscheid gemaakt tussen huur- en koopwoningen, terwijl in de regel het autobezit van huurwoningen lager is dan bij koopwoningen. Gezien de uiteenlopende typen en groottes van de woningen is uitgegaan zijn van deze specifiekere norm kencijfers van de CROW als basis gebruikt.

Bij de bepaling van de parkeervraag is rekening gehouden met de laatste inzichten rondom het bezoekersparkeren. Uit recent onderzoek¹ blijkt de huidige toegepaste norm van 0,3 parkeerplaats per woning te hoog te zijn. In de gemeente wordt bij nieuwe ontwikkelingen binnen Arnhem uitgegaan van de lagere bezoekersnorm van 0,2. Deze norm is ook bij het Zijdekwartier toegepast.

In de parkeer oplossing zijn meerdere functies aanwezig (waaronder wonen en horeca). Conform het facetplan parkeren wordt uitgegaan van meervoudig gebruik van de parkeerplaatsen en is gerekend met de aanwezigheidspercentages volgens CROW richtlijnen. Ook wordt er binnen het Zijdekwartier ingezet op het toepassen van deelvervoer door de inzet van onder andere deelauto's. Hierbij zijn de uitgangspunten van het beleidskader Deelmobiliteit (vastgesteld door het college op d.d. maart 2022) toegepast.

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten is gekomen tot een gewogen parkeerbehoefte voor het Zijdekwartier. Het parkeren vindt in het Zijdekwartier plaats in de centrale hub, in de parkeerpockets of in de parkeerkelder. Deze parkeerplekken zijn enkel bedoeld voor de bewoners en hun bezoek. Mensen die niet in het Zijdekwartier moeten zijn, hebben geen toegang tot de parkeerlocatie(s).

Er is een directe koppeling tussen de parkeerplaats en de woning. Een deel van de woningen heeft een eigen (privé) parkeerplaats en een deel van de woningen heeft een aangewezen locatie (voornamelijk in de hub) waar de auto geparkeerd kan worden. Er kan geen woning worden gehuurd of gekocht zonder de bijhorende parkeeroplossing (hub, parkeerkelder- pocket). Door deze oplossing is het niet voor de hand liggend dat men buiten het Zijdekwartier gaat parkeren. Dit wordt daarnaast nog extra versterkt door de grote loopafstand tot de parkeerplekken en door het, zoals door de bewoners beschreven, beperkte aanbod van huidige beschikbare parkeerplekken in de wijk Plattenburg.

¹ Bron: Parkeerkencijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende (Marlou Tiesinga, Jeroen Quee en Sjoerd Stienstra), 2021

Zienswijze 2. Bewoners Grote Enk

De bewoners hebben positieve waardering voor het stedenbouwkundig plan maar hebben zorgen over het behoud van de kwaliteit en veiligheid van hun directe leefomgeving. Deze zorgen hebben betrekking op het verkeersaanbod, geluid, bouwverkeer, inrichting infrastructuur, parkeren en natuur.

Verkeersaanbod: De Tivolilaan als enige toegangsweg voor het Zijdekwartier

De grootste zorg is het feit dat de Tivolilaan de enige toegangsweg is voor auto's voor het Enka terrein met daarop een appartementencomplex, een wijk met 600 woningen, een school met elke dag honderden studenten en meerdere bedrijven.

Al in 2021 bleek bij een enquête onder bewoners dat 63 procent (44 van de 69) appartement eigenaren zich ernstige zorgen maakte over de capaciteit en veiligheid van de Tivolilaan.

Hoe mooi de gebouwen in het Zijdekwartier ook zijn ontworpen en hoe groen de omgeving ook wordt gemaakt. De leefkwaliteit en de veiligheid in- en om deze wijk zal sterk verminderd worden als de toegangswegen niet goed functioneren. Wij wensen voor onszelf, maar ook voor de toekomstige bewoners van het Zijdekwartier goede en veilige toegangswegen en een prettige leefomgeving.

De conclusies van het verkeersonderzoek van Goudappel (kenmerk 010067.20220404.R1.11., bijlage 3 van de Toelichting) dat alle gemotoriseerd verkeer via de Tivolilaan kan passeren (h)erkennen wij niet. Het onderzoek is niet correct uitgevoerd. Goudappel rekent niet met het maximale en realistische aantal woningen.

In het bestemmingsplan staan berekeningen over de haalbaarheid van het extra verkeersaanbod, zoals beschreven in Bijlage 3 van de 'Mobiliteitsstudie Zijdekwartier Arnhem'. Echter deze zijn onjuist en achterhaald, want in hoofdstuk 6 van Verkeersgeneratie wordt verwezen naar 'Analyse verkeersafwikkeling Velperweg' (kenmerk: 003907.20200614.N1.05). In deze analyse staat bij de berekeningen "voor de ENKA is invulling (inclusief de bebouwing die behouden blijft) 325 appartementen". De Grote Enk heeft er al 69, dus dan blijven er 256 over voor de nieuwbouw.

Daarnaast maken we ons grote zorgen over de extra mogelijke uitbreiding in het 'OKP Het Zijdekwartier' (versie juni 2023). Deze mogelijke uitbreiding is niet meegenomen in dit voorliggende onderzoek. Formeel hoeft dit niet. Om de juiste keuze te maken voor inrichting van de toegangsweg(en) en daarmee de haalbaarheid van het plan, is het nu het juiste moment een nieuw mobiliteitsonderzoek uit te voeren. Bij voorkeur is dit een second opinion onderzoek.

Er zal dus een nieuw onderzoek moeten plaatsvinden met de juiste data om de haalbaarheid te toetsen. Dit om de gemeente te behoeden voor kapitale keuze/ontwerp fouten en de zorg van omwonenden serieus te nemen.

Ook heeft Goudappel geen kwalitatief onderzoek gedaan. Ons als bewoners is niets gevraagd naar onze ervaringen. Niets is beschreven over de situatie ter plaatse, zoals bijvoorbeeld de zes slagbomen op de Tivolilaan. De conclusies vinden wij te optimistisch en sluiten niet aan bij onze dagelijkse en jarenlange ervaring als omwonenden en gebruikers van de Tivolilaan.

In onze beleving is het onvermijdelijk dat de Tivolilaan, als enige toegangsweg, te zwaar belast zal worden. Deze situatie gaat leiden tot verkeersonveiligheid, frustraties van weggebruikers en geluidsoverlast.

Dit zal voor zowel de honderden scholieren van het ROC, de bewoners van de Grote Enk als de nieuwe bewoners van het Zijdekwartier onveilige situatie creëren en in een sterke vermindering van de woon- en leefkwaliteit resulteren.

Er wordt opgeroepen tot het heroverwegen van deze keuze en het risico op een slechte toegang tot het Zijdekwartier te verkleinen. Meerdere toegangswegen leiden tot een aantal belangrijke zekerheden:

Zo zal de verkeersdruk op de Tivolilaan afnemen. Deze afname heeft als effect dat de veiligheid verbetert, de (geluids)overlast vermindert en de doorstroom optimaal wordt. Ook zal er in geval van calamiteiten, zoals verkeersinfarcten of grote ongelukken, meer flexibiliteit zijn in de toegangswegen en het bereik voor de hulpdiensten. In het midden van de nieuwe wijk kan de verkeerstroom zo worden ontworpen dat er alleen bestemmingsverkeer mogelijk is.

Reactie gemeente

Bij het bestemmingsplan Chw Zijdekwartier is bijlage 3 het verkeersonderzoek 'Mobiliteitsstudie Zijdekwartier Arnhem' van Goudappel. Per abuis is niet de laatste versie van het onderzoek bijgevoegd. Versie 11 ging uit van een lager aantal woningen dan het maximaal aantal dat het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Versie 13 gaat wel uit van 600 woningen en hiermee van de maximale planologische mogelijkheden. De conclusies van het verkeersonderzoek versie 13 zijn gelijk aan eerdere versie, aangezien het verschil in aantal woningen beperkt is.

In dit verkeersonderzoek is niet gerekend met een mogelijke verdere uitbreiding van het Zijdekwartier. Voor de toekomstige uitbreidingsplannen van het Zijdekwartier dient een nieuwe verkeersstudie te worden gedaan, aangezien het programma en omvang van dat plan niet bekend is en ook geen onderdeel is voor het voorliggende bestemmingsplan. De toekomstige ontwikkeling maakt dus geen onderdeel uit van deze verkeersstudie.

Het realiseren van 600 woningen in het Zijdekwartier in Arnhem leidt tot een verkeersgeneratie van 3.576 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Voor het kruispunt Velperweg – Tivolilaan – Raapopseweg is een kruispuntberekening uitgevoerd voor het drukste ochtend- en avondspitsuur. Door uit te gaan van deze drukste uren, rekenen we met de 'worst case scenario'. De berekening geeft aan dat er een acceptabele afwikkeling op het kruispunt Velperweg – Tivolilaan – Raapopseweg in zowel de referentie- als planvariant is. Het verkeer op het kruispunt kan worden verwerkt en er ontstaan geen structurele opstoppen. Voor sommige kruispunttakken is er sprake van korte opstelstroken. Deze rijstroken kunnen kortstondig vol staan bij bijvoorbeeld grote voertuigen. Deze blokkaders zijn tijdelijk en leiden niet tot structurele blokkades en files.

In de zienswijze wordt aandacht gevraagd voor de huidige situatie en inrichting op de Tivolilaan. Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn de aansluitingen van de Tivolilaan op de omliggende wegen onderzocht. Daaruit is gebleken dat de capaciteit van de kruisingen voldoende is en geen gevaarlijke situaties verwacht worden. Daarnaast beschikt de Tivolilaan over vrij liggende fietspaden naar beide kanten. Noodzakelijk voor een goede ruimtelijke ordening is een herinrichting van de Tivolilaan dan ook niet, hoewel dit wel voorzien is in de totale ontwikkeling.

Het bestemmingsplan richt zich niet op de huidige functie en inrichting. De specifieke inrichting van de Tivolilaan is onderdeel van de verdere en latere uitwerking van deze weg. De aansluitingen en inritten op de Tivolilaan worden integraal in dit ontwerpproces meegenomen.

De Tivolilaan zal worden ingericht als erftoegangsweg (30 km/uur).

De verkeersintensiteiten op de Tivolilaan zijn overeenkomstig met vergelijkbare andere erftoegangswegen zoals de Willem van Gulikstraat (-Velperweg), Hoflaan (-Velperweg) en Waalstraat (-IJssellaan) in Presikhaaf 1.

De Tivolilaan is een van de belangrijkste routes voor de scholieren naar het ROC RijnIJssel. Door de aanwezigheid van het ROC is er sprake van hogere fietsintensiteiten, In de toets van de verkeerssituatie is rekening gehouden met de grotere groepen fietsers.

Voor de fietsers ligt er een vrijliggend fietspad langs de Tivolilaan en de Velperweg. De fietsers en het gemotoriseerd verkeer zijn hiermee van elkaar gescheiden. Het Zijdekwartier is voor langzaam verkeer ook via de wijk Plattenburg, ter hoogte van het poortwachtershuisje en de Beeldhouwersstraat – Maria van Gelrestraat, ontsloten. Het is hiermee mogelijk om door het Zijdekwartier richting station Velperpoort te fietsen of aan te sluiten op de snelfietsroute Arnhem – Dieren.

Hulpdiensten kunnen het Zijdekwartier en andere functies in het gebied via de Tivolilaan bereiken. Mocht dit tijdelijk niet mogelijk zijn, is er altijd de mogelijkheid het Zijdekwartier via de aangrenzende Vosdijk en/of de Beeldhouwerstraat te bereiken. De bereikbaarheid van het gebied is met de hulpdiensten besproken en afgestemd.

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt paragraaf 3.7.1 van de toelichting aangepast en bijlage 3 bij de toelichting wordt vervangen door de juiste versie (versie 13 met datum 2 november 2022).

Geluid Tivolilaan

In paragraaf 4.2 van de Toelichting wordt beschreven dat door de toename van het verkeer de geluidsoverlast rond ons gebouw significant toeneemt en de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Echter eventuele maatregelen worden pas in 2027 overwogen. Dit is voor ons als bewoners onacceptabel. Er zullen voor de start van de ontwikkeling dan ook maatregelen moeten worden genomen. Vooraf moet volledig duidelijk zijn welke maatregelen dat worden, samenhangend met de inrichting infrastructuur. Wij wensen voorafgaand aan het bestemmingsplan tot een oplossing te komen.

Reactie gemeente

Bijlage 7 Akoestisch onderzoek reconstructie Tivolilaan betreft een verouderd onderzoek dat beruiste op eigen inschattingen van gehanteerde CROW-cijfers. Er is in mei 2023 een nieuw onderzoek uitgevoerd maar dat is per abuis niet meegenomen bij het ontwerp bestemmingsplan. In het onderzoek uit mei 2023 zijn betrouwbare gegevens gebruikt voor de input van het onderzoek. In plaats van een eigen inschatting van de gehanteerde CROW-cijfers is gebruik gemaakt van actuele verkeersgegevens vanuit de regionale verkeers- en milieukaart (RVMK). Uit jurisprudentie blijkt dat deze gegevens als basis kunnen worden gebruikt voor verkeersonderzoeken.

Op basis van actuele verkeersgegevens vanuit de regionale verkeers- en milieukaart (RVMK) blijkt dat in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake is van een reconstructie op de Tivolilaan. De indirecte akoestisch effecten op de Tivolilaan zijn hierbij enkel gebaseerd op een toetsing aan een goede ruimtelijke ordening. De Tivolilaan betreft namelijk een, volgens de Wet geluidhinder, niet-gezoneerde 30 km/uur weg. Omdat het gemeentelijk beleid niet voorziet in een beleidskader van indirecte effecten op 30 km/uur wegen is als toetsingskader de Wet geluidhinder toegepast. Hierbij geldt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zonder meer kan volstaan als een acceptabel akoestisch klimaat. Van een akoestisch merkbaar effect die het acceptabel akoestisch klimaat negatief zou kunnen

beïnvloeden is sprake bij een toename vanaf 2 dB. Uit het onderzoek blijkt dat op geen enkel nabijgelegen geluidsgevoelig object sprake van een geluidstoename van 2 dB boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Daarmee kan een significant merkbare geluidstoename worden uitgesloten. Een goede ruimtelijke ordening is daarmee aangetoond.

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt het onderdeel reconstructie Tivolilaan in paragraaf 4.2 aangepast en bijlage 7 bij de toelichting wordt vervangen door de juiste versie (d.d.: mei 2023 en kenmerk: 180299).

Bouwverkeer

Ook tijdens de bouw van het Zijdekwartier is de Tivolilaan de enige toegangsweg. Wij zullen als omwonenden tenminste vijf jaar overlast ervaren van al het vrachtverkeer dat passeert via de Tivolilaan. Er is niets beschreven over de (geluids-)overlast van het bouwverkeer. Mede door de komst van het ROC is de intensiteit van het verkeer op de Tivolilaan al enorm toegenomen. Er moet duidelijkheid komen over de verkeerstroom van het bouwverkeer en de te verwachten overlast. De huidige onduidelijke situatie vinden wij onacceptabel. Enerzijds omdat het veel geluidsoverlast zal gaan geven en onze enige toegangsweg zal beschadigen. Anderzijds zal de verkeersveiligheid in het geding komen. Dit laatste is niet alleen de zorg voor onszelf als omwonenden, maar ook voor de honderden studenten die van de weg gebruik maken.

Er zullen antwoorden moeten komen op de volgende vragen. Hoe is de veiligheid van bewoners, bedrijven en ROC-leerlingen gewaarborgd? Zijn er meerdere in- en uitvalsroutes zijn voor het zware verkeer? Welk onderzoek is er gedaan naar de belastbaarheid van de weg en de dam aan het begin van de Tivolilaan?

En bovenal, wat wordt afgesproken als er tijdens de bouw onveilige situaties ontstaan? Wie is er aansprakelijk bij eventuele ongelukken. Wie onderhoudt de Tivolilaan tijdens de werkzaamheden als er schade optreedt? Hoe voorkomen we schade aan onze woonomgeving: ons gebouw (een rijksmonument!) en het aanliggende terrein?

Onze zorg bestaat eruit dat de ontwikkelaar hiervoor onvoldoende aandacht heeft tijdens de werkzaamheden. Voor een goede communicatie willen we voor de start van de werkzaamheden hierover concrete afspraken maken met de ontwikkelaar. Dit gaat verder dan alleen het aanbod van een bouwapp.

Een oplossing is het bouwterrein via de Vosdijk deels te ontsluiten. Dit leidt tot een minder intensief gebruik van de Tivolilaan.

Reactie gemeente

Routes voor het bouwverkeer moeten nog door gemeente en ontwikkelaar worden bepaald. Dit zal gebeuren voordat er een omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' wordt ingediend. Onderdeel van deze vergunningsaanvraag is dan een bouwveiligheidsplan waarin dit is uitgewerkt.

Herinrichting Tivolilaan

Een grote omissie is het ontbreken van een volwaardig plan voor de Tivolilaan, de belangrijke verkeersader voor dit hele bestemmingsplan. In het rapport over geluid (bijlage 7 van de toelichting) staat het volgende beschreven: "Ten tijde van de reconstructie van de weg in 2027 (nadat de laatste woningen of appartementen) zijn gerealiseerd dient hier een keuze over gemaakt te zijn".

Er is geen definitief plan hoe de Tivolilaan eruit komt te zien zodat dit een volwaardige ontsluitingsweg is voor alle gebruikers. Vooraf is het noodzakelijk om duidelijk te hebben of de Tivolilaan het verkeeraanbod kan verwerken, of de verkeerveiligheid gegarandeerd is, of hulpdiensten erbij kunnen, of er geen opstoppen ontstaan bij slagbomen bij de zes slagbomen op de Tivolilaan. Kortom, er zijn

alleen maar vraagtekens bij dit belangrijkste onderdeel van het bestemmingsplan. Dit zal eerst uitgewerkt dienen te worden voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Wij willen inzage in alle stukken zoals deze naar de provincie zijn verzonden en een beter, meer omvattend plan voor de Tivolilaan, alvorens de vergunning wordt verleend. Ons is toegezegd is dat wij volledig en volwaardig participeren in dit herontwerp en wij verwachten daar meer van.

Reactie gemeente

Met de input van alle betrokkenen op het voormalige Akzo terrein is een Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Tivolilaan gemaakt. Dit VO is de basis voor de subsidie aanvraag bij de provincie waar naar gerefereerd wordt. De aanvraag wordt in november 2023g ingediend en de betrokkenen worden hierover geïnformeerd. Het definitief maken van het ontwerp zal op een later moment in het ontwerpproces geschieden en alle betrokkenen op het terrein zullen hier weer bij betrokken worden. Ontwerpen van de woningen danwel de buitenruimte zijn geen onderdeel van een bestemmingsplan. Of de Tivolilaan het verkeersaanbod kan verwerken is aangetoond (zie bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan).

Parkeren

Er is in het plan met een hele lage capaciteit berekend voor het parkeren. Dit is aangemerkt als 'maatwerk' (zie bijlage 3 van de Toelichting). Een ambitieus plan, maar of dit reëel is? In de praktijk blijkt dat veel problemen op te leveren voor de omringende buurt. Rondom High Park is de parkeerdruk enorm toegenomen en kunnen wijkbewoners nauwelijks nog parkeren. Er zal een realistische en niet te optimistische inschatting nodig zijn om overlast te voorkomen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording van zienswijze 1.

Natuur

In de bijlage 11 'Quickscan natuur van de Toelichting' wordt melding gemaakt dat er geen steenmarters op het terrein aanwezig zijn. Diverse bewoners hebben steenmarters waargenomen op het AKZO terrein bij het uitlaten van de hond.

Reactie gemeente

In bijlage 11 Quick scan natuur is aangegeven dat de aanwezigheid van steenmarters op grond van de uitgevoerde Quick scan niet kan worden uitgesloten. Uit de Nationale Databank Flora en Fauna blijkt dat het plangebied geschikt is voor de steenmarter. Uit het veldbezoek dat is uitgevoerd in het kader van de Quick scan blijkt dat het terrein geschikt is voor de steenmarter. Vandaar dat is geadviseerd nader onderzoek uit te voeren.

In het eerste kwartaal van 2022 is dat nadere onderzoek uitgevoerd. Het rapport van dat onderzoek is opgenomen als bijlage 12.

Het nadere onderzoek bestond uit 3 veldbezoeken waarbij er uitgebreid is gezocht naar sporen en het ophangen van wildcamera's. De camera's zijn verspreid over het plangebied geplaatst en zijn gedurende een periode van 12 weken aanwezig geweest.

Er is ook onderzoek gedaan naar vleermuizen in het plangebied. Tijdens de veldbezoeken in het kader van dat onderzoek wordt door de ecologen ook uitgekeken naar de aanwezigheid van andere diersoorten.

De uitkomst van het nadere onderzoek is dat tijdens de veldbezoeken geen sporen van marters zijn aangetroffen. Omdat sporen van marters eenvoudig te vinden zijn is het niet waarschijnlijk dat er een verblijfplaats van marters aanwezig is. Ook bij de wildcamera's zijn geen marters waargenomen. Omdat de periode van 12 weken voor dit soort onderzoeken relatief lang is, kan worden geconcludeerd dat er geen essentiële elementen van steenmarters aanwezig zijn. Er hoeft geen ontheffing Wet natuurbescherming te worden aangevraagd en er zijn geen mitigerende maatregelen nodig.

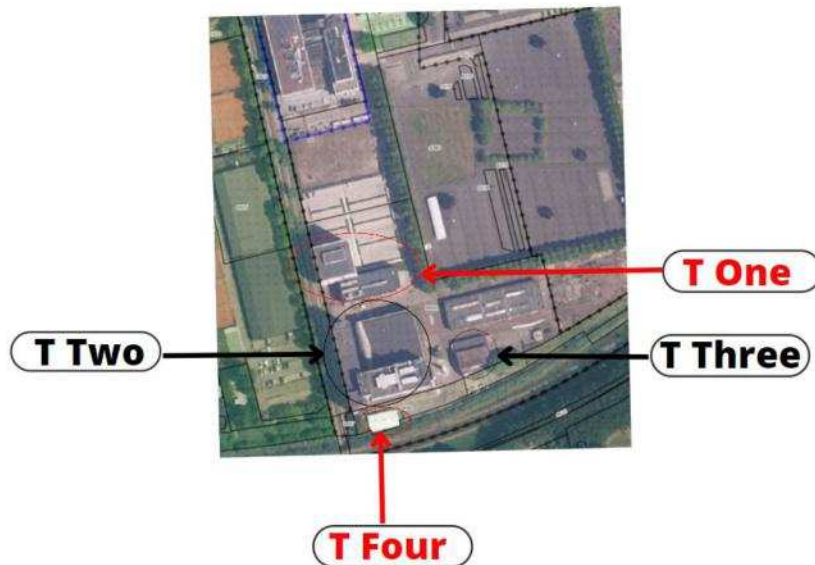
De conclusie is daarom dat het aspect natuur geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

In de zienswijze wordt aangevoerd dat door diverse bewoners steenmarters zijn waargenomen binnen het plangebied, bij het uitlaten van de hond. Dit betreft incidentele waarnemingen die niet op waarde kunnen worden beoordeeld. De ecologen hebben tijdens de veldbezoeken en via de wildcamera's diverse malen huiskatten waargenomen en incidenteel een vos. Deze zouden kunnen worden aangezien voor een steenmarter.

De onderzoeken zijn uitgevoerd door ter zake deskundige ecologen en op een zeer grondige wijze. De uitkomst van de onderzoeken wordt niet in twijfel worden getrokken als gevolg van mogelijke incidentele waarnemingen door omwonenden. Indien incidenteel al een steenmarter aangetroffen is (en geen kat) dan is op grond van het bovenstaande duidelijk dat het geen essentieel leefgebied betreft en het bestemmingsplan dan ook geen effect heeft op de steenmarter.

Zienswijze 3. Teijin Aramid B.V.

Teijin Aramid B.V. (verder Teijin) is een bedrijf dat zich heeft toegelegd op de ontwikkeling van technisch hoogwaardige producten die een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid van mensen en de bescherming van het milieu. Teijin ontwikkelt, produceert en verkoopt aramideproducten. Het hoofdkantoor van Teijin staat in Arnhem, aan de Tivolilaan (T One). Op de locatie in Arnhem is tevens een research & innovation center, een laboratorium/kantoorfunctie en pilot plant (T Two). Daarnaast doet een van de gebouwen op het terrein dienst als logistiek en technische werkplaats (T Three). Tot slot vindt er opslag van chemicaliën plaats (T Four):



De beoogde ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt met het ontwerpplan bevindt zich op zeer korte afstand van bovenstaande bedrijfsactiviteiten van Teijin. Teijin heeft op zichzelf niet op voorhand principiële bezwaren tegen woningbouw op deze locatie. Echter op basis van het huidige ontwerpplan met de daarbij behorende onderzoeken vreest Teijin dat zij beperkt zal worden in haar gebruiks- en uitbreidingsmogelijkheden als gevolg van de ontwikkeling, althans kan zij dit voor dit moment onvoldoende uitsluiten. Het ontwerpplan (in de huidige vorm) biedt in de visie van Teijin onvoldoende zekerheid of haar bedrijfsvoering voor nu en in de toekomst ongestoord doorgang kan vinden. Deze vrees wordt met name ingegeven doordat de gedane onderzoeken onvolledig zijn en er geen c.q. onvoldoende rekening lijkt te zijn gehouden met de bedrijfsvoering en belangen van Teijin.

Verkeer

Ter onderbouwing van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de verkeerseffecten ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zijn er een tweetal onderzoeken uitgevoerd: de Mobiliteitsstudie Zijdekwartier Arnhem (bijlage 3) en het akoestisch onderzoek reconstructie Tivolilaan (bijlage 7). Teijin stelt zich op het standpunt dat deze onderzoeken gebrekkig zijn om de volgende redenen.

- In de Mobiliteitsstudie is niet uitgegaan van (een representatieve invulling van) de maximale planologische mogelijkheden. Op grond van artikel 7.1 onder a van de planregels kunnen er maximaal 600 woningen binnen het plangebied worden gerealiseerd. In de Mobiliteitsstudie wordt uitgegaan van maximaal 539 woningen. Dit aantal woningen leidt tot een verkeersgeneratie van 3.162 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een werkdag en 2.849 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een weekdag. De verkeersgeneratie is echter onjuist en te laag ingeschat omdat er is uitgegaan van 539 woningen in plaats van het maximale aantal van 600 woningen. Er had

moeten worden onderzocht wat de verkeersgeneratie is van een representatieve invulling van het maximale woonprogramma van 600 woningen.

- Ook in het akoestisch onderzoek is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden en een worst-case scenario. De verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling is geschat op 2.850 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dat is onjuist. In de eerste plaats is dit aantal gebaseerd op 539 woningen in plaats van de representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden (600 woningen). In de tweede plaats is uitgegaan van de verkeersgeneratie op een weekdag. Dit terwijl de verkeersgeneratie op een werkdag hoger ligt. Er had daarom uit moeten worden gegaan van het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal op een werkdag, uitgaande van 600 woningen.

Reactie gemeente

Zie de reactie bij zienswijze 2 onder het kopje 'Verkeersaanbod: De Tivolilaan als enige toegangsweg voor het Zijdekwartier' en 'Geluid Tivolilaan'

Verkeersbewegingen Teijin

In het akoestisch onderzoek (bijlage 7) is aan de hand van het aantal verkeersbewegingen op de Tivolilaan de geluidbelasting die uitgaat van de Tivolilaan in de huidige en toekomstige situatie berekend. In de huidige situatie is aan de hand van de CROW verkeersgeneratiecijfers de verkeersgeneratie berekend op basis van drie functies die op dit moment gebruik zouden maken van de Tivolilaan:

Tabel 1 overzicht van de verkeersgeneratie per gebruiksfunctie aan de Tivolilaan

Kenmerk	Verkeersgeneratie in 2021	Verkeersgeneratie 2032
Kantoor Tivolilaan 205	460	520
ROC RijnIJssel	570	640
Appartementen Tivolilaan 51-187	490	550

De verkeersbewegingen van Teijin zijn ten onrechte niet meegenomen in deze berekening. Dit terwijl Teijin de Tivolilaan gebruikt voor de ontsluiting van het perceel voor medewerkers, bezoekers en contractors. Teijin heeft er uiteraard belang bij dat als gevolg van de woningbouw geen verkeersproblemen ontstaan die (zouden kunnen) conflicteren met haar bedrijfsvoering. In het kader van de revisievergunningaanvraag in 2020/2021 heeft Teijin een akoestisch onderzoek uitgevoerd (onderzoek d.d. 27 november 2020 bij uw gemeente genoegzaam bekend). Daaruit kan worden afgeleid dat de verkeersgeneratie die gepaard gaat met de bedrijfsactiviteiten van Teijin in het jaar 2020/2021 in ieder geval 166 motorvoertuigen en dus 332 verkeersbewegingen per etmaal bedraagt:

tabel 3: aantal te onderscheiden voertuigen op het terrein van de inrichting

Omschrijving type voertuigen (aankomst + vertrek)	Aantal voertuigen		
	Dagperiode 07.00 - 19.00 uur	Avondperiode 19.00 - 23.00 uur	Nachtperiode 23.00 - 07.00 uur
Bulkwagens zwavelzuur/oleum/loog	1	-	-
Bulkwagens stikstof	1	-	-
Vrachtwagens overige goederen	3	-	-
Vrachtwagens afval	1	-	-
Personenwagens bezoekers	140	10	10

Reactie gemeente

Zoals is aangegeven bij de beantwoording van zienswijze 2 onder het kopje 'geluid Tivolilaan' is een verouderd onderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Dit wordt met de vaststelling hersteld. In het nieuw reconstructieonderzoek uit mei 2023 is uitgegaan van de actuele verkeersgegevens

vanuit de regionale verkeers- en milieukaart (RVMK). In dit model zijn alle aanwezige arbeidsplaatsen in Arnhem dus ook die van Teijin meegenomen. Tabel 1 die in de zienswijze is opgenomen vanuit het rapport uit oktober 2022 zit niet meer in het nieuwe onderzoek.

Maximale capaciteit wegen niet berekend

In de Mobiliteitsstudie en het akoestisch onderzoek zijn de wegcapaciteit van de Tivolilaan en ook van de Velperweg niet berekend. Er is uitsluitend onderzocht of er sprake is van een acceptabele cyclustijd op het kruispunt. Het is daarom onduidelijk of de Tivolilaan en de Velperweg de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de beoogde ontwikkeling wel aan kunnen, zeker gelet op het feit dat de verkeersbewegingen van Teijin niet zijn meegenomen in de onderzoeken. De wegen en het kruispunt zijn op dit moment door bestaand verkeer al zwaar belast. Het is aannemelijk en bij deze stand van zaken in ieder geval niet uit te sluiten dat deze wegen aan hun maximale capaciteit zitten. Dit is ten onrechte niet in de uitgevoerde onderzoeken en ruimtelijke afweging betrokken.

Reactie gemeente

Zoals ook hierboven is aangegeven wordt een nieuwe versie van het mobiliteitsonderzoek (bijlage 3) en een nieuwe versie van het reconstructieonderzoek van de Tivolilaan (bijlage 7) bij het vast te stellen bestemmingsplan gevoegd. In deze onderzoeken is uitgegaan van de actuele verkeersgegevens en van de juiste woningaantallen. Uit deze onderzoeken blijkt dat de Tivolilaan en de kruising met de Velperweg nog voldoende capaciteit hebben en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Verkeershinder en verkeersonveilige situatie

Teijin stelt zich op het standpunt c.q. kan op dit moment niet uitsluiten dat de aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen (welke in de onderzoeken te laag is ingeschat) zal leiden tot verkeershinder en verkeersonveilige situaties. In de eerste plaats blijkt dat de aanwezige opstelcapaciteit op de Velperweg en de Tivolilaan onvoldoende is. Dat leidt ertoe dat (vracht)auto's soms niet direct de rijstrook kunnen bereiken als bij een naastgelegen rijstrook autoverkeer staat te wachten. Teijin vreest voor vertraging als gevolg van filevorming op de Tivolilaan en de Velperweg. Gelet hierop heeft de raad niet in redelijkheid tot het oordeel kunnen komen dat deze verkeershinder aanvaardbaar is.

In de tweede plaats is het aannemelijk c.q. is niet op voorhand uit te sluiten dat er op de Tivolilaan verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan doordat er meerdere in- en uitritten op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd (die van de kantoorgebouwen, ROC RijnIJssel, de bestaande appartementen, Teijin en de beoogde ontwikkeling). Dit werkt verkeersonveilige situaties in de hand. Daar komt bij dat de Tivolilaan deels wordt gebruikt door vrachtwagens die bovendien gevaarlijke stoffen vervoeren. In de onderzoeken is hier ten onrechte geen rekening mee gehouden.

Reactie gemeente

Zie de reactie bij zienswijze 2 onder het kopje 'Verkeersaanbod: De Tivolilaan als enige toegangsweg voor het Zijdekwartier'.

Tijdens het gesprek met Teijin is de optie besproken dat Teijin gebruik gaat maken van een bestaande zij-ingang aan de Vosdijk. Deze zij-ingang wordt nu alleen gebruikt voor (vracht)auto's maar is niet open voor personeel en bezoekers van Teijin. Door deze ingang geschikt te maken voor auto's en fietsers hoeven personeelsleden en eventueel bezoekers van Teijin niet meer via de Tivolilaan te rijden. Daardoor gaat er minder verkeer over de Tivolilaan.

Maar ook zonder de openstelling van de zij-ingang blijkt uit de mobiliteitsstudie dat er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Borging voldoende parkeerplaatsen

Voor een verkeersveilige situatie zijn voldoende parkeerplaatsen van belang. Om die reden geeft Teijin in overweging om aan artikel 12.2.3 van de planregels de verplichting te koppelen dat de beoogde parkeergarage wordt gerealiseerd én in stand wordt gehouden.

Reactie gemeente

In artikel 12.2.3. is opgenomen dat parkeerplaatsen in stand moeten worden gehouden omdat er anders sprake is van strijdig gebruik. Hiermee is geborgd dat de parkeerplaatsen in stand worden gehouden.

Aanduiding ontsluiting oostelijk blok ontbreekt

Op grond van artikel 7.3.3 van de planregels wordt onder het gebruik van de gronden en opstallen in strijd met de bestemming ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1' mede verstaan het ontsluiten van het verkeer van meer dan 35 woningen op de Beeldhouwerstraat. Deze aanduiding is echter voor zover Teijin heeft kunnen nagaan niet op de verbeelding opgenomen. Aan de planregel komt daarom geen betekenis toe. Dat is niet in overeenstemming met de bedoeling van de raad. In het nog vast te stellen bestemmingsplan dient dit in ieder geval te worden aangepast.

Reactie gemeente

De zienswijze is terecht en dit zal worden hersteld. Het bestemmingsplan zal op dit onderdeel gewijzigd vastgesteld moeten worden.

Het voorstel is om naar aanleiding van deze zienswijze de functieaanduiding 'Specifieke bouwaanduiding - 1' toe te voegen op de verbeelding aan het meest oostelijk gelegen bouwblok met de woonbestemming.

Milieuzonering en geluid

In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt ten aanzien van hinder van bestaande bedrijvigheid op de beoogde ontwikkeling geconcludeerd dat voor de omliggende gronden/functies voldaan wordt aan de richtafstanden uit de VNG-brochure, of dat geen hinder wordt verwacht op basis van de feitelijke situatie.

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State moet bij het onderzoek dat ertoe dient te beoordelen of ter plaatse van een in een bestemmingsplan voorziene woning een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd in verband met mogelijke milieuhinder van een nabijgelegen bedrijf worden uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden op het perceel van dat bedrijf.

Er is een quick scan bedrijven en milieuzonering verricht (bijlage 9). De gebouwen van Teijin zijn gelegen op de plaats met de cijfers 2, 3 en 4 en zijn in de quick scan aangeduid als "chemische wasserijen en ververijen" (T One en T Three) en "bewerken en spinnen van textielvezels" (T Two en T Four):



Het de met rode kader aangeduid plangebied ten opzichte van de omliggende hinderveroorzakende functies.

Volgens de quick scan wordt de richtafstand van 30 meter niet gehaald bij de cijfers 2 (11 meter) en 3 (27 meter), maar desalniettemin wordt geconcludeerd dat een nader onderzoek niet noodzakelijk is. Op basis van een “nadere beschouwing” die te kort door de bocht is zou blijken dat wordt voldaan aan een goed leefklimaat. Teijin plaatst bij deze conclusie haar vraagtekens.

In de visie van Teijin is een nader onderzoek wél noodzakelijk. De specifieke (gevaarlijke) bedrijfsvoering van Teijin in combinatie met de geringe afstand tussen het bedrijf en de voorziene woningen geven aanleiding tot het doen van nader onderzoek naar de milieubelasting op de voorziene woningen. De raad heeft niet inzichtelijk gemaakt dat ter plaatse van de voorziene woningen ten aanzien van in ieder geval het aspect gevaar een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd. Ook voor overige aspecten van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat in de voorziene woningen op deze korte afstand van het bedrijf is niet gebleken dat de raad zich op de hoogte heeft gesteld van de specifieke bedrijfsvoering van Teijin. Het ontwerpplan is in zoverre in strijd met de bij de voorbereiding van het besluit te betrachten zorgvuldigheid en berust niet op een deugdelijke motivering.

Illustratief is de nadere beschouwing van de locatie met cijfer 2 (blz. 12 van de quick scan). Daarin wordt uitgegaan van een (daadwerkelijk) gebruik als parkeerterrein, terwijl een deel van perceel 8904 (zuidelijk deel) die die aanduiding niet heeft en dit perceel zich op een afstand van circa 16 meter van het plangebied bevindt.

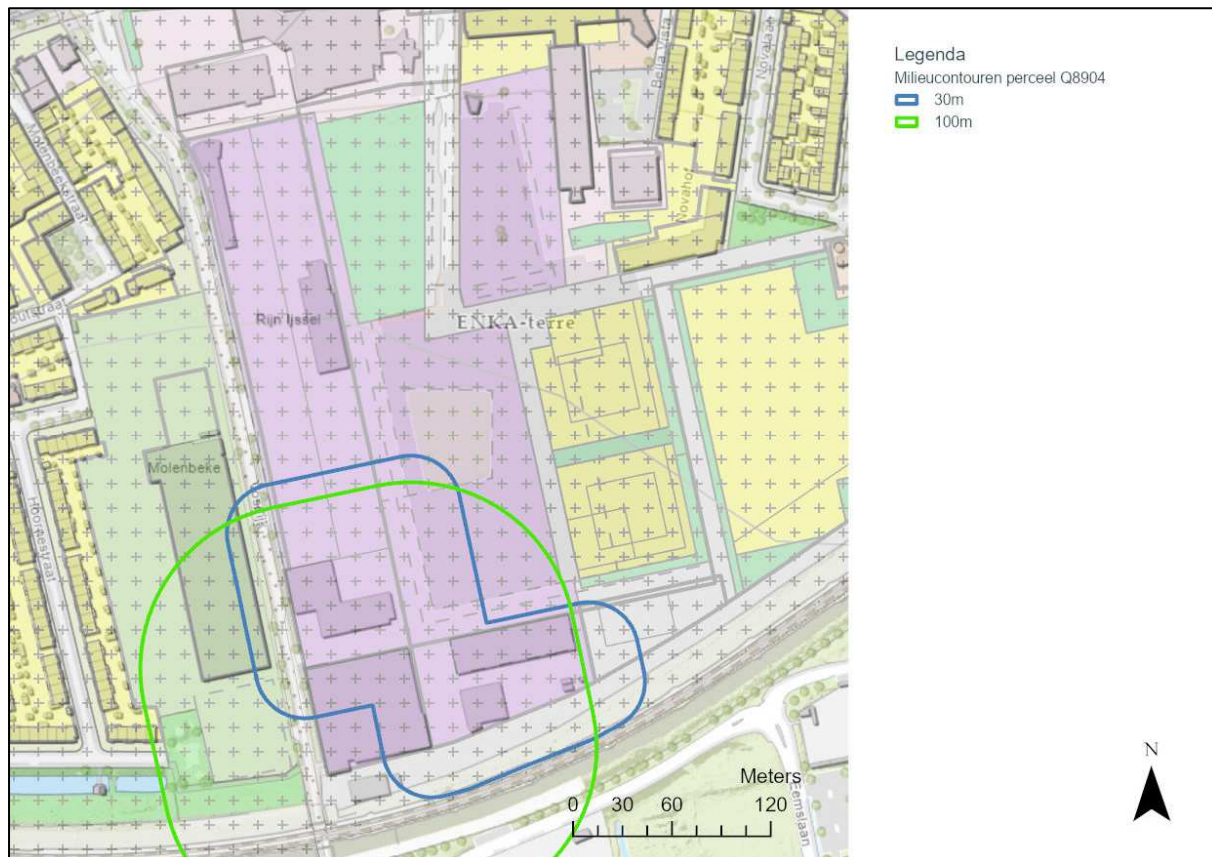
Voor de “nadere beschouwing” van locatie cijfer 3 (blz. 12) van het memo is ten onrechte voor perceel 9380 uitgegaan van een leeg grasveld. Krachtens het bestemmingsplan Velperweg e.o. is hier een categorie 2 bedrijfsactiviteit toegestaan. De afstand van dit stuk grond tot de plangrens bedraagt slechts circa 16 meter.

Reactie gemeente

Naar aanleiding van deze zienswijze is bijlage 9 Quick scan bedrijven en milieuzonering geactualiseerd op basis van de representatieve invulling van de maximale mogelijkheden. Hierbij is specifiek aandacht besteed aan de bedrijfsgebouwen van Teijin.

Op basis van de bedrijfsvoering van Teijin is veiligheidshalve rekening gehouden met richtafstanden waarbij het aspect ‘gevaar’ maatgevend is. Dit houdt in dat in een gemengd gebied geen afstandsstap terug van toepassing is. Er wordt dus uitgegaan van een richtafstand van 100 meter voor het gebied waar het bestemmingsplan categorie 3.2 bedrijven mogelijk maakt en van 30 meter waar het bestemmingsplan categorie 2 bedrijven mogelijk maakt. Onderstaande afbeelding toont de hiertoe

betreffende richtafstanden, specifiek vanuit Teijin. Hieruit blijkt dat wordt voldaan aan de richtafstanden tot de nieuwe woningen. Een nader onderzoek is niet benodigd.



Voor een toetsing aan het aspect externe veiligheid wordt verwezen naar bijlage 10 Kwantitatieve risicoanalyse en de beantwoording van zienswijze onder het kopje Opslag van gevaarlijke stoffen en installaties. Voor een toetsing aan het aspect geluid wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen onder het kopje Geluid.

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt bijlage 9 bij de toelichting wordt vervangen door de juiste versie (d.d.: mei 2023 en kenmerk: 180299).

Opslag van gevaarlijke stoffen en installaties

Binnen de inrichting wordt er vloeibare stikstof op het terrein opgeslagen, en worden oleum, natronloog en zwavelzuur in bovengrondse tanks opgeslagen. Ook vindt er in de gebouwen opslag van gasflessen plaats. Daarnaast zijn er verschillende installaties aanwezig, zoals diverse chemische laboratoria, een noodaggregaat en een stoomketel. In de quick scan is geen acht geslagen op het feit dat er op het terrein van Teijin ook opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en dat er bepaalde milieubelastende installaties aanwezig zijn. Ook reeds daarom zijn de milieugevolgen van de bestaande bedrijvigheid niet zorgvuldig onderzocht.

Reactie gemeente

In bijlage 10 Kwantitatieve risicoanalyse is geconstateerd dat de ontwikkellocatie grenst aan het terrein van de risicovolle inrichting Teijin Aramid. Daarmee kan niet op voorhand worden uitgesloten dat deze inrichting gezien de afstand tot de ontwikkellocatie een belemmering vormt voor het plan. In

2020 is onderzoek verricht naar externe veiligheid ten behoeve van het gebruik van Loods B7 op het Teijin Aramid terrein als onderwijslocatie voor het ROC Rijn IJssel met regulier gebruik door circa 200 personen. Daarbij is onderzoek verricht naar Teijin Aramid als potentiële risicobron voor de omgeving. Uit het onderzoek blijkt dat er opslag van oleum plaatsvindt in een opslagtank van 8 m3 met bijbehorende verlading. Alhoewel deze inrichting niet over het Bevi valt, kan dit wel als 'Bevi-vergelijkbaar' worden omschreven waardoor het conform beleid van de gemeente Arnhem noodzakelijk is de potentiële risicobron gezien de nabijheid van de ontwikkellocatie te onderzoeken. Uit het onderzoek blijkt dat op basis van de eigenschappen van oleum is vastgesteld dat deze stof relevant is voor externe veiligheid, maar dat de activiteiten bij de inrichting niet resulteren in externe veiligheidsrisico's. Voor vloeibare stikstof, laboratoria, noodaggregaat en stoomketel gelden geen effectafstanden buiten de inrichting. Deze stoffen geven dus geen externe veiligheidsrisico's. Geconcludeerd wordt dat de inrichting geen belemmering vormt voor het plan. Een nader onderzoek met betrekking tot Teijin Aramid is derhalve niet noodzakelijk.

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt het onderzoek Externe veiligheid, Arnhem, Velpercampus, Loods 7 (juni 2020, nummer: 190141) toegevoegd aan de toelichting als bijlage 11. De achtereenvolgende bijlagen worden doorgenummerd.

Geluid

Het gebrekkige onderzoek op dit punt blijkt ook uit het onherroepelijk vergunde langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (revisievergunning d.d. 6 oktober 2021, bij uw gemeente genoegzaam bekend) als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van Teijin ter plaatse van beoogde woningbouwlocatie in de nachtperiode maximaal 38 dB bedraagt. Dat is een overschrijding van de ambitiewaarden uit het gemeentelijk beleidsplan geluid (maximaal 35 dB):

Beoordelingspunt		Dag periode 07.00 – 19.00 uur	Avond periode 19.00 – 23.00 uur	Nacht periode 23.00 – 07.00 uur
	Hoogte in meter boven maaiveld	1,5	5,0	5,0
105 Schavenmolenstr 67 (O)	1,5/5	45	40	35
106 Schavenmolenstr 67 (N)	1,5/5	45	40	35
134 Hoornestraat 47	1,5/5	45	40	35
146 Hoornestraat 5-7	1,5/5	45	40	35
147 Hoornestraat 3	1,5/5	45	40	35
108 Merwedestraat 1	1,5/5	55	50	40
127 Merwedestraat 3	5	55	50	40
158 Tivolilaan 40*	9	55	50	-
159 Tivolilaan 40*	9	55	50	-
170 Grens woningbouwplan	1,5/11	45	40	35
171 Grens woningbouwplan	1,5/11	45	40	35
172 Grens woningbouwplan	1,5/11	45	40	37
173 Grens woningbouwplan	1,5/11	45	40	38

Er is in het kader van het aspect geluid in het ontwerpplan ten onrechte uitsluitend een akoestisch onderzoek verricht naar het rail- en wegverkeerslawaai, maar niet naar het industrielawaai als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van Teijin. Gelet op het voorgaande bestond daar in ieder geval wel aanleiding toe. Het ontwerpplan is in zoverre niet zorgvuldig voorbereid.

Bovendien zijn in genoemde onherroepelijke revisievergunning eisen gesteld aan het maximale geluidniveau veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties, door de in de

inrichting verrichte werkzaamheden of activiteiten en het transportverkeer binnen de grenzen van de inrichting. Ter plaatse van een geluidsgevoelig object (zoals een woning) gelden er maximale geluidsniveaus. Teijin vreest dat zij beperkt wordt in haar bedrijfsvoering (gebruik van toestellen en installaties, werkzaamheden en activiteiten en transportverkeer) doordat er in de directe nabijheid van haar inrichting geluidsgevoelige objecten worden gesitueerd. Er had daarom tevens onderzoek moeten worden verricht naar de gevolgen van de geprojecteerde woningbouw voor het maximaal kunnen benutten van de aan Teijin vergunde rechten en dus naar de gevolgen van de beoogde ontwikkeling voor de gebruiks- en uitbreidingsmogelijkheden van Teijin.

Reactie gemeente

De rechten van Teijin zijn vastgelegd in de revisievergunning, onder andere door een toetsing op 50 meter afstand van de erfgrans. Onderhavig woningbouwplan komt niet binnen deze 50 meter afstandsgrens te liggen. Dit houdt in dat de huidige revisievergunning maatgevend blijft voor eventuele verdere uitbreidingsinitiatieven van Teijin.

Onderhavig woningbouwplan valt daarnaast niet binnen de richtafstanden van geluid, een toetsing is daarom niet zonder meer een vereiste. Bovendien kan op basis van de revisievergunning redelijkerwijs worden verondersteld dat de maximale binnenwaarde vanuit het Bouwbesluit (35 dB(A)) zal worden gewaarborgd.

Luchtkwaliteit

In het kader van het aspect luchtkwaliteit is slechts onderzocht wat de gevolgen zijn van de beoogde ontwikkeling van 600 woningen voor de luchtkwaliteit (bijlage 8). Daarbij is nagelaten om te toetsen of er gelet op de luchtkwaliteit ter plaatse van de voorziene woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

Ook als een project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging, kan het uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening toch onaanvaardbaar zijn om dat project te realiseren op een bepaalde locatie waar de luchtkwaliteit slecht is, bijvoorbeeld in de nabijheid van een (snel)weg, spoorweg of bedrijvigheid. Het gaat vooral om de mate van blootstelling van de toekomstige bewoners. Luchtkwaliteit moet onderdeel zijn van de bredere afweging en de toets aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening. Nu hier geen onderzoek naar is gedaan, is het ontwerpplan niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.

Teijin heeft er ook een rechtstreeks te respecteren belang bij dat een dergelijk onderzoek wordt uitgevoerd nu zij in de directe nabijheid van de beoogde woningen haar bedrijfsactiviteiten uitvoert.

Reactie gemeente

In bijlage 19 Vormvrije m.e.r.-beoordeling is beoordeeld of als gevolg van de realisatie van het Zijdekwartier te Arnhem nadelige effecten op het milieu zijn te verwachten. Onderdeel hiervan vormt ook een beoordeling van het aspect luchtkwaliteit, in het bijzonder de huidige achtergrondconcentraties. In de 'Wet Luchtkwaliteit' (Titel 5.2 Wet milieubeheer) zijn wettelijke grenswaarden genoemd voor de betreffende stoffen; die bedraagt voor de jaargemiddelde immissieconcentraties 40 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5}. In alle gevallen blijven de achtergrondwaarden beneden deze grenswaarden. Gezien de omvang van het plan kan worden verwacht dat ook met de planbijdrage deze nog steeds onder de wettelijke grenswaarden zullen liggen. Dit is eveneens een belangrijke aanwijzing dat geen sprake is van negatieve effecten op het gebied van luchtkwaliteit. Zoals ook geconcludeerd in bijlage 8 Quick scan luchtkwaliteit vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor de realisatie van de maximaal planologische invulling op basis van het bestemmingsplan.

Externe veiligheid: opslag gevaarlijke stoffen

Voor het aspect externe veiligheid is een kwantitatieve risicoanalyse (bijlage 10) opgesteld. Daarin is opgenomen dat Teijin een potentiële risicobron is voor de omgeving, vanwege de opslag van oleum. De inrichting van Teijin is als 'Bevi-vergelijkbaar' omschreven waardoor het conform het beleid van de gemeente Arnhem noodzakelijk is de potentiële risicobron gezien de nabijheid van de ontwikkellocatie te onderzoeken, aldus de kwantitatieve risicoanalyse. Er wordt verwezen naar een onderzoek dat in 2020 is verricht naar externe veiligheid voor het gebruik van Loods B7 als onderwijslocatie voor het ROC.

Teijin beschikt niet over dit onderzoek. Zonder kennis en inzage in dit onderzoek is het voor Teijin niet mogelijk om te beoordelen of de conclusies in de kwantitatieve risicoanalyse juist zijn, of er ter plaatse van de woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd en of Teijin in haar gebruiks- en uitbreidingsmogelijkheden zou kunnen worden beperkt door de beoogde ontwikkeling. Teijin verzoekt uw gemeente dan ook om dit onderzoek te overleggen en Teijin de gelegenheid te bieden om dit onderzoek te bestuderen en hier een adequate (bij voorkeur informele) reactie op te geven.

Reactie gemeente

Zie eerdere beantwoording op deze zienswijze onder het kopje 'geluid'.

Externe veiligheid: transport gevaarlijke stoffen

Externe veiligheid gaat bovendien over risico's voor mens en milieu bij vervoer van gevaarlijke stoffen. De gevaarlijke stoffen van en naar de inrichting van Teijin worden deels vervoerd over de Tivolilaan. Er is niet onderzocht wat de veiligheidsrisico's zijn van het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot het intensieve(re) gebruik van de Tivolilaan door burgers en in de directe nabijheid van woningen. In zoverre is het ontwerpplan niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid. Teijin verzoekt uw gemeente om erop toe te zien dat dit onderzoek alsnog deugdelijk wordt uitgevoerd.

Reactie gemeente

De stoffen (waaronder oleum en natronloog) die met een tankauto naar Teijin vervoerd worden, zijn geen stoffen die verplicht zijn om via een aangewezen route voor het transport van gevaarlijke stoffen ter rijden. Deze tankwagens mogen dus zonder beperkingen in heel Arnhem rijden.

In Arnhem hebben we een route voor het transport van gevaarlijke stoffen aangewezen. Als transporteurs van deze route moeten afwijken om op een bepaalde locatie gevaarlijke stoffen af te leven dan verleent de gemeente Arnhem een ontheffing waarbij we aangeven hoe de tankauto moet rijden. De tankauto's met onder andere oleum en natronloog zijn niet routeplichtig.

Daarnaast zijn het aantal transporten dusdanig laag dat er op de Tivolilaan geen risico's zijn.

Onvoldoende rekening gehouden met belangen Teijin

In de visie van Teijin is er in het ontwerpplan in zijn algemeenheid onvoldoende rekening gehouden met de belangen van Teijin bij een ongestoord genot van de gebruiks- en uitbreidingsmogelijkheden die Teijin heeft. Dat blijkt reeds uit het feit dat in verschillende onderzoeken de verkeersbewegingen van Teijin en de representatieve bedrijfssituatie (inclusief opslag van chemicaliën) niet zijn meegenomen. De woningbouwontwikkeling is op een zeer korte afstand voorzien van de bedrijfsactiviteiten van Teijin. Teijin kan op basis van de huidige onderzoeken niet voldoende vaststellen dat haar bedrijfsactiviteiten en de beoogde woningen niet hand in hand met elkaar gaan.

Bovendien maakt Teijin zich zorgen dat bewoners in de toekomst klachten indienen over de bedrijfsactiviteiten van Teijin, omdat zij zich mogelijk op het standpunt kunnen stellen zij daar hinder (onder andere geur, geluid, trillingen) van (zouden kunnen) ondervinden.

Reactie gemeente

Er heeft naar aanleiding van de zienswijze een gesprek plaatsgevonden met Teijin. Tijdens dit overleg heeft Teijin haar zienswijze toegelicht en is de concept reactie van de gemeente besproken. Naar aanleiding van de zienswijzen wordt de toelichting en een aantal onderzoeken aangepast.

Met de beantwoording van de zienswijze in deze nota is op alle punten ingegaan. Uit de beantwoording, de toelichting en de (aangepaste) onderzoeken blijkt dat er voldoende rekening is gehouden met de belangen van Teijin. De gemeente is van mening dat de woningbouwontwikkeling geen negatieve effecten heeft op de bedrijfsvoering van Teijin en dat beide prima naast elkaar kunnen functioneren.

Voorgestelde wijziging na ontwerp

Naar aanleiding van de zienswijzen

Verbeelding en regels

- De functieaanduidingen 'Specifieke bouwaanduiding - 1', 'Specifieke bouwaanduiding – 2' en 'gestapeld' zijn weggefallen op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan. Deze zijn toegevoegd. De 'specifieke bouwaanduiding -1' is opgenomen op het meest oostelijk gelegen bouwblok met de woonbestemming. De 'specifieke bouwaanduiding – 2' en 'gestapeld' zijn toegevoegd aan de twee woonbestemmingen aan de westzijde van het plangebied.

Toelichting en bijlagen

- Paragraaf 3.7.1 van de toelichting wordt aangepast en bijlage 3 bij de toelichting wordt vervangen door de juiste versie (versie 13 met datum 2 november 2022).
- Het onderdeel reconstructie Tivolilaan in paragraaf 4.2 wordt aangepast en bijlage 7 bij de toelichting wordt vervangen door de juiste versie (d.d.: mei 2023 en kenmerk: 180299).
- Bijlage 9 bij de toelichting wordt vervangen door de juiste versie (d.d.: mei 2023 en kenmerk: 180299).
- Het onderzoek Externe veiligheid, Arnhem, Velpercampus, Loods 7 (juni 2020, nummer: 190141) wordt toegevoegd aan de toelichting als bijlage 11. De achtervolgende bijlagen worden doorgenummerd.

Ambtelijke wijzigingen

Verbeelding en regels

- Verwijderen van de verkeersbestemming aan zijde van Platenburg (Beedlhouwerstraat) en deze vervangen door een aanduiding 'ontsluiting' op de verbeelding;
- Aan artikel 5.1 van de regels sub f. toevoegen en die komt als volgt te luiden:
f. ontsluitingsweg, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' met dien verstande dat er maximaal één ontsluitingsweg is toegestaan met een maximum breedte van 6 meter.
- Aan artikel 5 Groen – Landschap en Park wordt lid 5.3 toegevoegd en deze komt als volgt te luiden:

5.3 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.1 onder f. voor het aanleggen van de genoemde ontsluitingsweg maximaal 50 meter noordelijk van de aanduiding 'ontsluiting', mits:

- a. er maximaal één ontsluitingsweg wordt gerealiseerd;
- b. de breedte van de ontsluitingsweg maximaal 6 meter bedraagt;
- c. door een verkeersonderzoek wordt aangetoond dat de verkeers- en parkeersituatie niet onevenredig wordt aangetast;
- d. aangetoond wordt dat geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - de woonsituatie;
 - de sociale veiligheid;
 - de natuur- en milieusituatie;
 - de waterhuishoudkundige situatie;
 - de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
 - cultuurhistorische waarde;

- Het artikel 12.1 wordt hernoemd naar 'hogere waarden nieuwe woningen spoorweglawaaai' en de hogere waarden in de tabel worden aangepast.

12.1 Hogere waarden nieuwe woningen spoorweglawaaai

- a. Met het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan worden de volgende hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder vastgesteld.

Deelgebied (zie onderstaande afbeelding)	Vast te stellen hogere grenswaarde ten gevolge van de spoorlijn Arnhem - Zutphen en Arnhem - Duiven	Gevel (zie onderstaande afbeelding)	Vanaf verdieping appartementencomple x en hoger
1	61	1.A	n.v.t.
1	63	1.B	n.v.t.
2	58	2.A	5
2	56	2.B	6
2	58	2.C	5
3	56	3.A	19, 20
3	56	3.B	18, 19, 20