

Reactienota Zienswijzen

Ontwerp Chw Bestemmingsplan Kop
van de Handelskade,
beeldkwaliteitsplan, hogere
grenswaarden wegverkeerslawaaï en
aanmeldnotitie vormvrije MER-
beoordeling

Gemeente Deventer
november 2022

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
	ZIENSWIJZEN	4
	LEESWIJZER.....	4
2	ZIENSWIJZEN ONTWERP BESTEMMINGSPAN	5
	INGEDIENDE ZIENSWIJZEN	5
3	AMBTSHALVE AANPASSING	10

1 INLEIDING

Zienswijzen

Het College van burgemeester en wethouders heeft op 11 oktober 2022 besloten in te stemmen met het ter inzage leggen van het ontwerp Crisis- en herstelwet bestemmingsplan “Kop van de Handelskade” (Deventer). Het ontwerp bestemmingsplan heeft met bijbehorende stukken van donderdag 13 oktober 2022 tot en met woensdag 23 november ter inzage gelegen, conform artikel 3.8 en artikel 6.14 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Tegelijk hiermee lagen ook ter inzage het ontwerp Beeldkwaliteitplan, het ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaai en het besluit op de Aanmeldnotitie vormvrije mer(beoordeling).

Op dit ontwerp Chw bestemmingsplan “Kop van de Handelskade” is één zienswijze ingediend.

Deze reactienota bevat de samenvatting en beantwoording van de zienswijze ten aanzien van het ontwerp Chw bestemmingsplan.

De zienswijze vormt geen aanleiding voor inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan. Wel is in de toelichting van het bestemmingsplan een aanvulling opgenomen voor de verantwoording groepsrisico externe veiligheid.

Op basis van voortschrijdend inzicht is de formulering van artikel 14.5 en 14.6 op ondergeschikte delen aangescherpt.

Leeswijzer

Deze reactienota betreft de samenvatting van de zienswijze op het ontwerp Chw bestemmingsplan “Kop van de Handelskade” en de beantwoording hiervan. Tot slot volgt de conclusie. In het derde hoofdstuk staat de ambtshalve aanpassing vermeld.

2 Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan

Ingediende zienswijzen

Het ontwerp Chw bestemmingsplan “Kop van de Handelskade” (Deventer) heeft ter inzage gelegen van 13 oktober 2022 tot en met 24 november 2022 en samen hiermee het ontwerp beeldkwaliteitsplan, het ontwerpbesluit hogere grenswaarden en de aanmeldnotitie vormvrije MER-beoordeling. Binnen deze termijn is één zienswijze binnengekomen. Deze is ontvankelijk, aangezien ze binnen de termijn is ingediend en de benodigde gegevens bevat. De zienswijze is hieronder samengevat en van beantwoording voorzien.

Samenvatting zienswijzen:

Zienswijze 1:

1. De indiener van de zienswijze merkt op dat het ontwerpbestemmingsplan geen maatregelen bevat om het geluid van treinverkeer over de stalen spoorwegbrug op te vangen;
2. De geluidbeperkende maatregelen die aan de gevel van de beoogde nieuwbouw zijn voorzien beperken de geluidbelasting op de woningen, maar leiden er tegelijkertijd toe dat de betreffende ramen niet open kunnen om te ventileren;
3. Uit het trillingsonderzoek en de regels van het ontwerpbestemmingsplan blijkt naar opvatting van indiener dat trillingshinder niet geheel kan worden vermeden;
4. De indiener van de zienswijze verzoekt de gemeente om toekomstige bewoners actief te informeren over het mogelijke geluid en trillingen afkomstig van de stalen spoorbrug;
5. Geattendeerd wordt op de ligging van het plangebied in het effectgebied van een eventueel incident met gevaarlijke stoffen op het spoor, waarop in paragraaf 4.2.6 en de bijlage Externe Veiligheid is ingegaan. Hierover heeft indiener de volgende opmerkingen:
 - a. Weliswaar is procedureel correct uitgegaan van het Basisnet, maar de werkelijke en geprognostiseerde aantallen van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is naar de mening van indiener hoger. Dit blijkt uit de Jaarverslagen Basisnet. Om die reden zal het groepsrisico volgens indiener dus ook hoger zijn;
 - b. In de bijlage (het onderzoek externe veiligheid) mist de indiener in de verantwoording groepsrisico punt 4 (de maatregelen ter beperking van het groepsrisico) en punt 5 (alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen);
 - c. Opgemerkt wordt dat toekomstige bewoners niet worden beschermd door de constatering dat het groepsrisico niet toeneemt. Indiener vraagt dan ook naar een inhoudelijke reden waardoor toekomstige bewoners bescherming genieten;
 - d. Indiener vraagt waarom niet voor een andere invulling van deze gronden wordt gekozen;
 - e. In paragraaf 4.2.6.2. van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is vermeld dat “Vluchtdeuren aan de spoorzijde zijn niet gewenst in verband met vluchten van de bron”, maar de kans op een andere soort calamiteit dan die vanaf het spoor is minstens even groot, waardoor indiener meent dat ook het vluchten in die richting mogelijk zou moeten zijn;
 - f. Indiener adviseert te heroverwegen of woningen op deze locatie wenselijk zijn, gelet op de korte afstand tot de route gevaarlijke stoffen. Indien dit toch wenselijk is, dan adviseert indiener om toekomstige bewoners te informeren over het gevaar, de risico's en hoe te handelen in geval van calamiteit;
6. Het plangebied ligt nabij het spoorwegemplacement. Naar opvatting van indiener blijkt uit het ontwerpbestemmingsplan in onvoldoende mate hoe voorkomen wordt dat de toekomstige woningen een beperking van het huidige gebruik en realistisch toekomstig gebruik van het spoorwegemplacement met zich meebrengen;
7. Indiener wijst op het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegenwet, waarbij rekening moet worden gehouden bij werkzaamheden nabij het spoor;
8. In het kader van de aankomende Omgevingswet is de gemeente bevoegd gezag voor meervoudige aanvragen binnen het beperkingengebied van het spoor, maar enkelvoudige vergunningen kunnen alleen worden verleend nadat gemandateerd instemmend advies is verkregen van de beheerder. Bij enkelvoudige aanvragen blijft de Minister bevoegd gezag en is dit gemandateerd aan de beheerder.

Beantwoording:

1. *Het ontwerp Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade heeft geen betrekking op de stalen spoorbrug en voorziet evenmin in geluidreducerende maatregelen aan die brug. Het staat initiatiefnemer vrij om andere maatregelen te kiezen die kunnen worden getroffen om te voldoen aan het wettelijk vereist akoestisch binnenniveau in de beoogde woningen. Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan;*
2. *De nu door de initiatiefnemer gekozen maatregelen in de vorm van SilentAir gevelschermen en Duowall-gevelroosters leiden tot afdoende reductie, belemmeren de ontluchtingsmogelijkheden niet en zijn afgestemd met en akkoord bevonden door de Omgevingsdienst IJsselland. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan;*
3. *Het is wettelijk gezien niet vereist dat trillingen geheel worden vermeden. Naar aanleiding van het trillingonderzoek is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waardoor is geborgd dat de streefwaarden voor "Wonen nieuwe situatie" zoals bedoeld in de Richtlijn deel B van de Stichting Bouwresearch niet worden overschreden. Dit volstaat voor nieuwe woningen. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan;*
4. *Samen met initiatiefnemer zal de gemeente zich blijven inspannen om de toekomstige bewoners goed te informeren. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan;*
5. *Wij bedanken indiener voor het attenderen op de ligging van het plangebied nabij deze risicobron. Ten aanzien hiervan is onze beantwoording als volgt:*
 - a. *Het Basisnet vormt het wettelijk kader voor de verdeling tussen transport van gevaarlijke stoffen over het spoor en de ontwikkelruimte van stedelijke functies. De constatering in de Jaarverslagen Basisnet Spoor, dat de plafonds zijn overschreden, betekent niet automatisch dat daarmee het kader is gewijzigd.
In het Basisnet is in de Regeling basisnet spoor de risicoruimte op jaarbasis vastgelegd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is vastgelegd in de vorm van afstanden vanaf het midden van de spoorbundel naar de omgeving. Voor het baanvak Deventer - Deventer Oost is dit 0 meter voor de PR 10-6 (basisveiligheidsniveau) 17 meter voor de PR 10-7 en 135meter tot de PR 10-8. De PR 10-7 en PR 10-8 is een maat voor het groepsrisico. Binnen de afstand van het basisveiligheidsniveau mag niet worden gebouwd. Dit moet ten allen tijde worden gegarandeerd. Indien uit de jaarlijkse monitoringsrapportage, die na afloop van het jaar wordt opgesteld, blijkt dat het basisveiligheidsniveau zodanig ver wordt overschreden dat binnen de berekende afstand voor het afgelopen jaar vanaf het midden van de spoorbundel kantoren of woningen zijn gelegen, dan moet de minister handhavend optreden. De plafonds ofwel basisnetafstanden voor de PR10-7 en PR 10-8 worden blijkens de rapportages aan de Tweede Kamer door de minister als signaleringswaarde gebruikt voor het afgesproken groepsrisico. Hierop wordt tot nu toe door de minister niet handhavend, maar sturend opgetreden.
De juridische status voor gemeenten van de basisnetafstanden is dat binnen de PR 10-6 niet mag worden gebouwd. Die contour is voor het baanvak ter hoogte van dit plan 0 meter, ofwel het risico is zo laag dat er geen rekenresultaat is voor de PR 10-6. Ook in de monitoringsrapportages is sinds de instelling van het basisnet nooit een PR 10-6 voor dit baanvak berekend op basis van het vervoer van het voorgaande jaar. Deze contour voor het doorgaand spoorvervoer is nooit buiten de spoorbundel gekomen.
De PR 10-7 en de PR 10-8 hebben geen directe juridische gevolgen voor de gemeenten en de dientengevolge voor de onderhavige bouwmogelijkheden. Het is een maat voor de afgesproken risicoruimte voor uitsluitend het transport van gevaarlijke stoffen en niet voor de bouwmogelijkheden. Deze rekenwijze in afstanden tot het midden van de spoorbundel is ook niet voor gemeenten beschikbaar. Het groepsrisico, een maat voor de kans op het overlijden van een groep mensen ten gevolge van een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor, is immers afhankelijk van het aantal mensen dat zich rondom de ongevalslocatie bevindt. Indien de bouwmogelijkheden toenemen ten opzichte van het maximaal toegelaten transport is daarvoor de gemeente verantwoordelijk. De gemeente is verplicht te rekenen met een methodiek waarin de bebouwing inclusief de onbenutte bestemmingsplancapaciteit is meegenomen, uitgaande van het toegelaten transport in het Basisnet spoor. Deze groepsrisicoberekening wordt gerelateerd aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico die in ons externe veiligheidsbeleid, de Omgevingsvisie externe veiligheid gemeente Deventer 2015 voor woonwijken op maximaal 1 (GR kleiner of gelijk aan 1) is vastgelegd. Voor dit plan is dit, zoals verplicht, berekend uitgaande van de vervoerscijfers uit het Basisnet en de bebouwing van Deventer zoals maximaal in de bestemmingsplannen toegestaan inclusief Kop van de Handelskade. Het rekenresultaat, opgenomen in de bijlagen bij dit plan is een groepsrisico van 0,04. Zeer laag. Voor het*

doorgaand spoorvervoer geldt bij een waarde lager dan 0,1 een beperkte verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

Het voorstel in de zienswijze om de basisnetrapportages te gebruiken als input voor de risicoberekening bij een ruimtelijk plan is ons inziens niet juist. De rapportages zijn bedoeld om de vervoerskant te monitoren wat betreft de naleving van het Basisnet spoor. De verantwoordelijkheid van het niet naleven daarvan kan niet op gemeenten worden overgedragen.

Wel kan kwalitatief worden beredeneerd dat uit de monitoringsrapportages blijkt dat de vervoerscijfers van de gevaarszettende stofcategorie A “brandbaar gas” of LPG op het spoorvak 30.6 Deventer-Deventer Oost ten opzichte van de piekjaren 2015 en 2016 (ongeveer 2500) is gedaald naar plusminus 1000 in de jaren 2017-2021. In het rekenmodel bedoeld voor doorgaand spoorverkeer leidt dit niet tot overschrijding van de oriëntatiewaarde in relatie tot dit plan.

Het gebruik van de vervoersprognoses voor het jaar 2028 is niet correct. Deze zijn nooit gepubliceerd en hebben geen formele status. De vervoersaantallen zijn dan ook niet openbaar vindbaar. Deze zullen ook niet openbaar gemaakt worden. Bij de aanbidding van de monitoringsrapportage Basisnet over het jaar 2019 aan de Tweede Kamer heeft de minister namelijk aangekondigd op zijn vroegst in 2023 een nieuwe vervoersprognose op te stellen voor het jaar 2033. Dit wordt door de minister als goed moment gezien omdat dan naar verwachting meer duidelijk is hoe de energietransitie doorwerkt in het vervoer van gevaarlijke gassen. Door voor weg, water en spoor in 2023 gelijktijdig nieuwe vervoersprognoses te maken kunnen beter vooraf maatregelen worden getroffen stelt de minister. Daarbij moet voorkomen worden dat als gevolg van inaccuraat vervoersprognoses het Basisnet niet-robust en niet-toekomstbestendig wordt gemaakt aldus de minister in de rapportage aan de 2e kamer. De prognose van 2028 zal dus nooit bekrachtigd worden. Voor dit plan zijn in overleg met de VRIJ en de ODIJ op vrijwillige basis in het kader van externe veiligheid en risicobeperking maatregelen in het plan doorgevoerd, waaronder aan het trappenhuis (zonder glas) en plaatselijk voor wat betreft de toepassing van materialen. Bovendien zijn kwetsbare functies, zoals de standaard afwijkingmogelijkheid voor kleinschalige kinderopvang, uit de planregels verwijderd. Er is geen juridische noodzaak om aanvullende maatregelen te nemen. De ODIJ heeft in haar advies bevestigd dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor het plan. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

- b. In het rapport van AVIV over externe veiligheid en in de bestemmingsplantoelichting is vermeld dat het groepsrisico ten aanzien van het spoorwegemplacement verantwoord dient te worden. Voor wat betreft de maatregelen ter beperking van het groepsrisico in relatie tot het spoorwegemplacement is het van belang op te merken dat het groepsrisico na realisatie van het onderhavige plan ongewijzigd blijft. De hoogte van het groepsrisico blijft 0,88 maal de oriëntatiewaarde. Dat is een gevolg van de langgerektheid van het emplacement. De begrenzing van het emplacement is met een blauwe omlijning opgenomen in figuur 5 op pagina 14 van bijlage 8 bij dit ontwerpplan, de kwantitatieve risicoanalyse. Het plan Kop Handelskade bevindt zich aan de uiterste westzijde van het goederenemplacement. De hoogste ongevalskans bevindt zich op de plaats waar het rangeerverkeer weer invoegt bij het doorgaand verkeer. Dit is het scenario “interactie rangeerdelen” ter hoogte van coördinaat x 209.065 y 474.692 ter hoogte van de Tjoenerstraat in Deventer. In de voornoemde figuur 5 op pagina 14 van de QRA is die locatie zichtbaar als een blauwe stip in het middelpunt van de gele PR 10-7 risicocontour. Deze locatie bevindt zich op een afstand van bijna 1000 meter van Kop Handelskade en hebben door de grote afstand op dat plan geen reken technische gevolgen. De kopmaakhandeling op het emplacement vindt ook niet ter hoogte van dit plan plaats. Het zwaartepunt daarvan bevindt zich ten oosten van de Veentunnel (Veenweg). Dit blijkt ook uit de locaties en bereik van de blusmonitoren op het emplacement. Zie hiervoor de bijgevoegde afbeelding “blussystemen”. ProRail heeft in samenspraak met de Veiligheidsregio IJsselland en de gemeente Deventer de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de bestrijdbaarheid van incidenten op het emplacement geoptimaliseerd tot de huidige inzichten. De locatie van het meest westelijk gelegen ongevalspunt bevindt zich op ongeveer 260 meter van het plangebied. Dat betreft het punt waar de aankomende loc afkoppelt en omrijdt. Ter hoogte van de Tjoenerstraat worden de wagons weer aangekoppeld voor vertrek richting Duitsland. Zie hiervoor de bijgevoegde afbeelding “locaties ongevalsscenario’s”. Op deze afbeelding is tevens de inrichtingsgrens en in geel de bundel van de doorgaande sporen aangegeven. De spoorlayout ter hoogte van het plan

is niet geschikt om kopmaakhandelingen uit te voeren. Op Google Maps en op de jaarlijkse luchtfoto's van de gemeente Deventer is dit goed zichtbaar. Op de "kopsporen" (sporen voorzien van een stootblok), ter hoogte van het plan zouden ketelwagens kunnen worden gestald. In de omgevingsvergunning milieu van het emplacement is het stallen of "overstaan" in jargon van ketelwagens met gevaarlijke stoffen echter verboden op het emplacement. Uitsluitend de kopmaakhandeling met gevaarlijke stoffen is toegestaan in de vergunning.

Geconcludeerd kan worden dat ter hoogte van het plangebied geen handelingen met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Vandaar dat het groepsrisico niet wijzigt ten gevolge van het emplacement. Ter hoogte van het plan is er in feite uitsluitend doorgaand spoorverkeer met gevaarlijke stoffen waarmee rekening moet worden gehouden. De "ontwikkelmogelijkheden" die in de zienswijze worden genoemd, missen onderbouwing. Mochten daartoe gefundeerde plannen zijn, dan zullen die moeten worden getoetst binnen de daartoe geëigende juridische kaders.

Wat betreft de onderbouwing van de verantwoordingsplicht groepsrisico ten gevolge van het emplacement is hiermee voldoende inzicht gegeven dat voor dit plan het emplacement minder relevant is dan het doorgaande treinverkeer. Voor dit doorgaande treinverkeer geldt een beperkte verantwoordingsplicht.

Het groepsrisico ten gevolge van het emplacement wijzigt niet gezien de grote afstand tot de kopmaakhandeling. Wat betreft de beperkte verantwoordingsplicht voor het doorgaand spoorverkeer van gevaarlijke stoffen kunnen drie bovenwettelijke maatregelen worden benoemd die na overleg met de Veiligheidsregio IJsselland door de initiatiefnemer zullen worden genomen. De belangrijkste maatregel is dat de interne vluchtroutes via trappenhuizen uit de gebouwen zo veel als mogelijk afzijdig ten aanzien van het spoor zijn gelegen en zonder glaspartijen aan de spoorzijde. Daarmee is de route beschermd tegen rondvliegend glas bij een ernstig incident op het spoor. In de luwte van het gebouw kan het pand van het spoor af worden verlaten. Daarnaast worden bestemmingen gericht op minder zelfredzame mensen uitgesloten. Verder wordt het platte dak van de fietsenstalling niet voorzien van grind teneinde te voorkomen dat bij een zwaar ongeval op het spoor door dat grind glasbreuk in de omgeving kan plaatsvinden. Voor drie andere platte daken geldt dat deze op hoogte zijn gelegen en zijn voorzien van een verhoogde dakrand van 70 centimeter, waardoor hier minder snel negatief effect te verwachten is.

Verder kan in het kader van de beperkte verantwoordingsplicht worden vermeld dat het plangebied in alle windrichtingen kan worden ontvlucht. De aanrijdtijd voor de hulpdiensten vanaf de kazerne aan de Schonenvaarderstraat is kort. Zoals reeds onderbouwd bij de verantwoordingsplicht bij het spoorwegemplacement voldoet de bereikbaarheid en de bestrijdbaarheid van incidenten op het emplacement aan de laatste eisen, zoals een korte aanrijdtijd en tweezijdige windrichtingonafhankelijke toegangen voor de hulpdiensten. Daarbij garanderen de blusmonitoren onbeperkte hoeveelheden bluswater. Na enkele uren inzet is een back up voorzien vanuit het Overijssels kanaal. Op de kazerne is voldoende blusschuim voorzien voor incidenten die niet met water kunnen worden geblust. De toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangevuld.

- c. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 5a.
- d. Voor het al of niet tot ontwikkeling kunnen brengen van leegstaande gebouwen en gronden zonder draagkrachtige functie naar vitale functies met een aantrekkelijke beeldkwaliteit zijn er vele belangen die gewogen kunnen en moeten worden. Gezien de ligging, het beleid en de dringende woonbehoefte, specifiek voor studenten, en gelet op de financiële en maatschappelijke haalbaarheid zijn op dit moment plannen ontwikkeld voor de beoogde functies en setting, zoals gepresenteerd. De Deventer gemeenteraad heeft hiertoe op 25 mei 2022 reeds een Masterplan vastgesteld. Niet is uit eerdere afstemming met indiener gebleken dat zij zich hiertegen verzetten.
- e. Binnen de kaders die het ontwerpbestemmingsplan biedt, kunnen vluchtroutes worden gerealiseerd. De uitwerking in de vorm van de exacte situering van noodontsluitingen komt bij de toetsing van de aanvraag omgevingsvergunning aan de orde. Onderschreven wordt dat calamiteiten zich inderdaad op vele manieren en op meerdere locaties kunnen voordoen, waardoor noodontsluitingen naar meerdere zijden te adviseren zijn. Voor het overige kan worden vermeld dat is afgestemd met de VRIJ en het advies van de VRIJ deels is overgenomen.
- f. Verwezen wordt naar de beantwoording onder punt 4 en 5d hierboven. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan;

6. *Niet is gebleken uit het milieuzoneringsonderzoek en de onderzoeken over geluid en veiligheid dat de toevoeging van woningen in het plangebied beperkend zijn voor het spoorwegemplacement. Het plangebied grenst aan het spoorweg emplacement waarvoor een Omgevingsvergunning milieu van toepassing is. Op grond van de milieuvergunning moet rekening gehouden worden met een geluidbelasting (LAr,LT) van maximaal 55/45/40 dB(A) en een maximaal geluidniveau (LMax) van 75/65/60 dB(A) voor de dag/avond/nacht. Deze vergunde geluidbelasting is de bovengrens van wat vergund kan worden voor een emplacement. Hiermee vormt het plan geen belemmering voor de activiteiten van ProRail op het emplacement. Voor veiligheid is het Basisnet het kader, waaraan wordt voldaan. Voor het overige, zie de beantwoording onder 5 b. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.*
7. *Initiatiefnemer zal bij werkzaamheden in de betreffende zone een omgevingsvergunning indienen, waarbij indiener in dat geval wordt betrokken voor advies. Dit heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan;*
8. *Hiervan is kennis genomen. In geval van een omgevingsvergunningaanvraag onder de Omgevingswet wordt dit op de voorgeschreven wijze voorgelegd. Dit is geen zaak van het bestemmingsplan, aangezien dit elders juridisch is geregeld.*

Conclusie:

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan. Wel wordt in de plantoelichting een aanvulling opgenomen in de verantwoording van het groepsrisico. In paragraaf 4.2.6. wordt de volgende tekst opgenomen: *“Het groepsrisico ten gevolge van het emplacement wijzigt niet gezien de grote afstand tot de kopmaakandeling. Wat betreft de beperkte verantwoordingsplicht voor het doorgaand spoorverkeer van gevaarlijke stoffen kunnen drie bovenwettelijke maatregelen worden benoemd die na overleg met de Veiligheidsregio IJsselland door de initiatiefnemer zullen worden genomen. De belangrijkste maatregel is dat de interne vluchtroutes via trappenhuizen uit de gebouwen zo veel als mogelijk afzijdig ten aanzien van het spoor zijn gelegen en zonder glaspartijen aan de spoorzijde. Daarmee is de route beschermd tegen rondvliegend glas bij een ernstig incident op het spoor. In de luwte van het gebouw kan het pand van het spoor af worden verlaten. Daarnaast worden bestemmingen gericht op minder zelfredzame mensen uitgesloten. Verder wordt het platte dak van de fietsenstalling niet voorzien van grind teneinde te voorkomen dat bij een zwaar ongeval op het spoor door dat grind glasbreuk in de omgeving kan plaatsvinden. Voor drie andere platte daken geldt dat deze op hoogte zijn gelegen en zijn voorzien van een verhoogde dakrand van 70 centimeter, waardoor hier minder snel negatief effect te verwachten is*

Verder kan in het kader van de beperkte verantwoordingsplicht worden vermeld dat het plangebied in alle windrichtingen kan worden ontvlucht. De aanrijdtijd voor de hulpdiensten vanaf de kazerne aan de Schonenvaarderstraat is kort. Zoals reeds onderbouwd bij de verantwoordingsplicht bij het spoorwegemplacement voldoet de bereikbaarheid en de bestrijdbaarheid van incidenten op het emplacement aan de laatste eisen, zoals een korte aanrijdtijd en tweezijdige windrichtingonafhankelijke toegangen voor de hulpdiensten. Daarbij garanderen de blusmonitoren onbeperkte hoeveelheden bluswater. Na enkele uren inzet is een back up voorzien vanuit het Overijssels kanaal. Op de kazerne is voldoende blusschuim voorzien voor incidenten die niet met water kunnen worden geblust. “

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan. Wel wordt in de plantoelichting netgenoemde aanvulling opgenomen in de verantwoording van het groepsrisico.

3 Ambtshalve aanpassing

In artikel 14.5 onder a is voor “of” toegevoegd: “en/”;

In artikel 14.5 is de foutieve verwijzing naar sublid b aangepast naar sublid a;

In artikel 14.6 onder b is voor “90%” toegevoegd: “ten minste”;

In artikel 14.6 onder b is na “en” toegevoegd: “/of”;

In artikel 14.6 onder b, eerste sublid is voor “90%” toegevoegd: “ten minste”;

In artikel 14.6 onder b, eerste sublid is na “en” toegevoegd: “/of”.

Hierdoor komen artikel 14.5 en 14.6 te luiden als volgt:

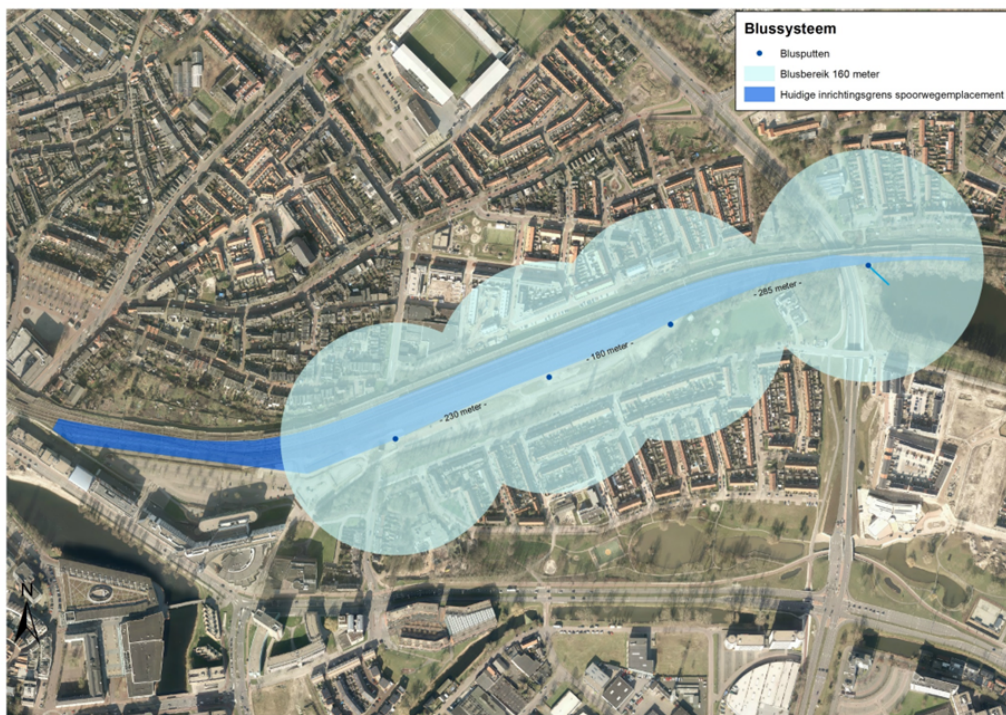
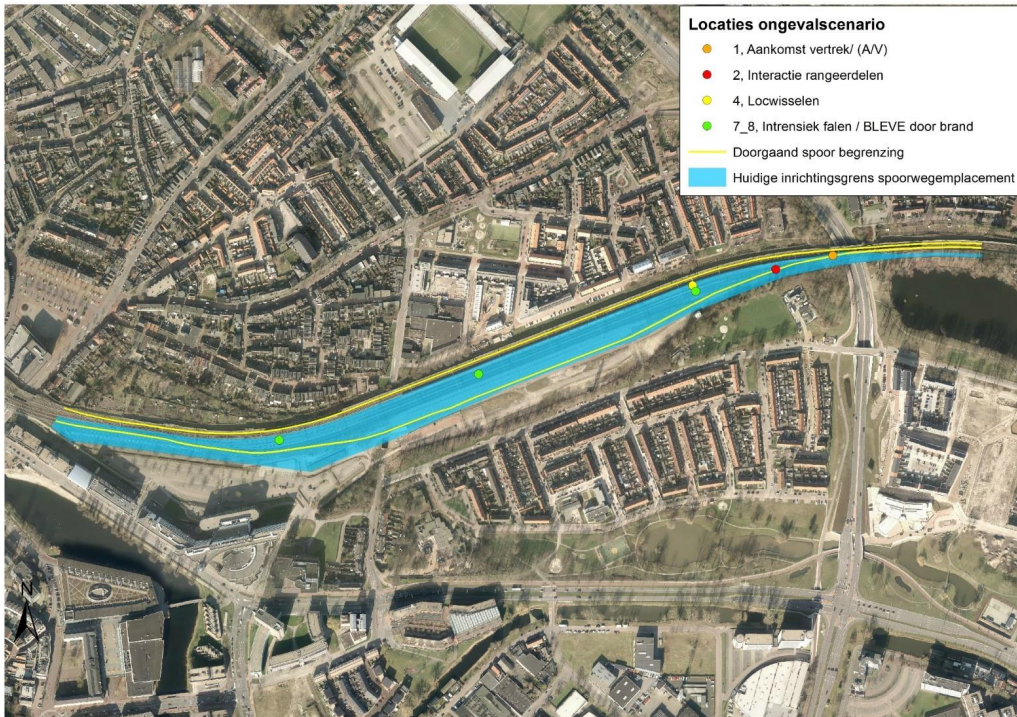
14.5 Voorwaardelijke verplichting windgevaar

- a. Het bouwen van bouwwerken conform artikel 3, 4, 5, 6 en 8 is uitsluitend toelaatbaar, indien uit een cfd-windhinderberekening blijkt dat ten minste sprake is van de klassen “geen risico” en/of “beperkt risico”, zoals bedoeld in NEN8100.
- b. In afwijking van het bepaalde onder a is het bouwen van bouwwerken voor de functies conform artikel 3, 4, 5, 6 en 8 toelaatbaar onder de voorwaarde dat is aangetoond dat doelmatige maatregelen worden getroffen waardoor op maaiveld geen sprake is van windgevaar voor gebruikers van woongebouwen en openbare ruimte.

14.6 Voorwaardelijke verplichting windhinder

- a. Het bouwen van bouwwerken conform artikel 3, 4, 5, 6 en 8 is uitsluitend toelaatbaar, indien uit een cfd windhinderberekening blijkt dat in het openbaar toegankelijk gebied sprake is van de kwaliteitsklasse voor windhinder klasse C “slenteren”, zoals bedoeld in de NEN8100, met dien verstande dat:
 1. indien ter plaatse van de functie Verkeer sprake is van een inrichting met een terras, behorend bij de naastgelegen functie Horeca - 2b, ter plaatse van dat terras, al dan niet door het treffen van maatregelen, sprake is van de kwaliteitsklasse voor windhinder klasse B, behorend bij de functie “langdurig zitten”, zoals bedoeld in de NEN8100.
 - b. In afwijking van het bepaalde onder a is het bouwen van bouwwerken voor de functies conform artikel 3, 4, 5, 6 en 8 ook toelaatbaar onder de voorwaarde dat is aangetoond dat alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen in het openbaar toegankelijk gebied om de windhinder te verminderen worden getroffen en uit een cfd-windhinder- berekening blijkt dat in ten minste 90% van dat openbaar gebied sprake is van een windhinder klasse C en/of D zoals bedoeld in NEN8100, met dien verstande dat:
 1. indien ter plaatse van de functie Verkeer sprake is van een inrichting met een terras, behorend bij de naastgelegen functie Horeca - 2b, ter plaatse van dat terras, al dan niet door het treffen van maatregelen, dat in ten minste 90% van dat openbaar gebied waarbij sprake is van een inrichting met een terras sprake is van de kwaliteitsklasse voor windhinder klasse B en/of C, zoals bedoeld in de NEN8100.
 2. ter plaatse van het openbaar toegankelijk gebied wat betreft windhinder een hoogwaardig inrichtingsniveau wordt nagestreefd binnen de kaders van het Masterplan.

BIJLAGE 1. FIGUREN MET INRICHTINGSGRENS EN BLUSSYSTEEM



BIJLAGE 2. GEGEVENS INDIENER ZIENSWIJZEN