

Bijlagen 2013
11februari 2014
nr. 6V/7
reg.nr.INTB-14-01223

Agendapunt: 10

Voorstel tot het (gewijzigd) vaststellen van het bestemmingsplan Bisschop Balderikstraat e.o.

Aan de gemeenteraad

Inleiding

In 2003 heeft u de visie op hoofdlijnen 'Stationspark Oldenzaal Centraal' vastgesteld. De visie op hoofdlijnen is hierna uitgewerkt in de documenten 'Masterplan Stationspark Oldenzaal Centraal' en de visie 'Oldenzaal Stationsplein' (beiden door u vastgesteld in 2005). De realisatie van een verbinding tussen de woonwijk Zuid-Berghuizen en het centrum van Oldenzaal is een belangrijke pijler in het Masterplan (de zogeheten groene loper). Dit Masterplan heeft u in 2011 herijkt met name wat betreft de ambitie om de spoorlijn niet langer te verdiepen. Verder bent u hierin teruggekomen op de verplaatsing van de rotonde Enschedesestraat en is op enkele plekken de toegelaten bouwhoogte beperkt.

Als eerste uitwerking van het Masterplan heeft u op 9 mei 2011 voor de herontwikkeling van het noordelijke gedeelte van de loper, dat onder meer betrekking heeft op het stationsplein, het bestemmingsplan 'Stationspark Oldenzaal Centraal - deelgebied Stationsplein' vastgesteld.

Het gebied Bisschop Balderikstraat e.o. is, na het Stationsplein, de tweede uitwerking van het Masterplan.

Het plan voorziet in een actuele regionale behoefte aan nieuwbouwwoningen. In de prestatieafspraken Wonen 2010=2015 (actualisatie 2012) is afgesproken dat de gemeente in belangrijke mate het toe te voegen nieuwbouwprogramma wonen realiseert binnen feitelijk bebouwd gebied. Dit bestemmingsplan draagt door de transformatie van een verouderd bedrijventerrein naar een hoogwaardig woon- en werkgebied bij aan het halen van deze doelstelling. Hiermee draagt het plan bij aan een zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en voldoet het aan het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de juridische vertaling hiervan.

Procedure

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft vanaf 18 december 2013 zes weken lang ter inzage gelegen.

Binnen deze termijn zijn zes zienswijzen naar voren gebracht door:

1. Sportcentrum Marian, gevestigd aan de Helmichstraat 18 te 7575 AG Oldenzaal.
2. Stichting Achmea Rechtsbijstand, Postbus 10100 te 5000 JC Tilburg, namens de heer ██████████, wonende aan de ██████████ te Oldenzaal.
3. Stichting Achmea Rechtsbijstand, Postbus 10100 te 5000 JC Tilburg, namens de heer ██████████, wonende aan de ██████████ te Oldenzaal.
4. ProRail, Postbus 2520 te 1000 CM Amsterdam.
5. 15 Bewoners Haerstraat, p.a. de heer ██████████, ██████████ Oldenzaal.

Inhoud

Hieronder volgt per zienswijze een samenvatting en een antwoord.

1. Sportcentrum Marian, gevestigd aan de Helmichstraat 18 te 7575 AG Oldenzaal

Samenvatting

De heer [REDACTED] verwijst naar de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid die het mogelijk maakt om de bestemming 'sport' te wijzigen in de bestemming 'woningbouw'. Hij vindt het belangrijk dat hij na stopzetting van het sportcentrum de mogelijkheid krijgt om het terrein als woningbouwgrond te verkopen. Hij vraagt u feitelijk om een bevestiging hiervan.

Antwoord

Het bestemmingsplan bestemt enerzijds het bestaande sportcentrum positief, maar voorziet anderzijds in de mogelijkheid om na stopzetting van het sportcentrum de bestemming 'sport' onder voorwaarden te wijzigen in de bestemming Woongebied. Dit betekent dat wij na het stopzetten van het sportcentrum en op verzoek van de eigenaar het bestemmingsplan kunnen wijzigen ten behoeve van woningbouw, nadat met de (nieuwe) eigenaar een exploitatieovereenkomst is afgesloten.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

- 2. Stichting Achmea Rechtsbijstand, Postbus 10100 te 5000 JC Tilburg, namens de heer [REDACTED], wonende aan de [REDACTED] te Oldenzaal**
- 3. Stichting Achmea Rechtsbijstand, Postbus 10100 te 5000 JC Tilburg, namens de heer [REDACTED], wonende aan de [REDACTED] te Oldenzaal**

De heer en mevrouw [REDACTED] hebben ook een mondelinge zienswijze naar voren gebracht, waarin zij aangeven het niet eens te zijn met het tegenover hun woning gesitueerde bouwblok 'Gemengd' met een maximale bouwhoogte van 14 meter.

De zienswijzen zijn gelijkkluidend. Hieronder zullen wij beide zienswijzen puntsgewijs beantwoorden.

Toename verkeersdruk en onvoldoende verkeersontsluiting

Samenvatting

Het bestemmingsplan leidt tot een toename van het aantal bewoners en het aantal auto's. Volgens betrokkenen kan de toenemende verkeersdruk niet goed worden opgevangen. Verder voorziet het plan in onvoldoende mogelijkheden voor een goede ontsluiting.

Antwoord

De hoofdroute door het plangebied is en blijft de Bisschop Balderikstraat, die het plangebied ontsluit op de rotonde Enschedesestraat. De capaciteit van deze rotonde is voldoende om het extra verkeer op te vangen. Verder wordt het plangebied voor het autoverkeer nog ontsloten via de Helmichstraat en voor fietsers door de nieuwe spoortunnel.

Aantasting woongenot

Samenvatting

Volgens betrokkenen leidt het plan tot een aantasting van hun woongenot door aantasting privacy, grote beperking (zon)lichtinval, verlies aan uitzicht en lichthinder.

Antwoord

Het bestemmingsplan voorziet in de transformatie van een verouderd bedrijventerrein naar een hoogwaardig woon- en werkgebied. Het vigerende bestemmingsplan Zuid-Berghuizen, 2^o wijziging biedt door het ontbreken van een adequate milieubescherming geen enkele bescherming voor overlast en hinder. Gesteld kan worden dat het bedrijventerrein (beduidend) meer belastend voor de naaste (woon)omgeving is dan wanneer woningen worden gerealiseerd. Door de transformatie krijgt dit voormalige bedrijventerrein een hoofdzakelijk woonkarakter. Hierdoor wordt het woongenot van betrokkenen verbeterd.

Dit geldt ook voor het bouwvlak 'Gemengd', waartegen de zienswijzen zich in het bijzonder richten. Het plan maakt het mogelijk dat langs de Burgemeester Wallerstraat drie vrijstaande gebouwen worden gerealiseerd waarvan de dichtstbijzijnde is gesitueerd op een afstand van 30 meter tot de woning van de familie ██████████. De gebouwen mogen maximaal 14 meter hoog worden en mogen worden gebruikt voor wonen, dienstverlening en bedrijven in de categorie 1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Volgens het vigerende bestemmingsplan Zuid-Berghuizen, 2^o wijziging mag er op een afstand van 34 meter tegenover de woning van de familie ██████████ een gebouw met een goothoogte van 12 meter worden gerealiseerd in de bestemmingscategorie 'bijzondere bebouwing'. De maximale bouwhoogte van dit gebouw is niet vastgelegd, zodat de realisering van een (veel) hoger gebouw tot de mogelijkheden behoort. Dit gebouw mag vervolgens worden gebruikt als kerk, school, verenigingsgebouw, bejaardenhuis, conferentieoord, ziekenhuis, hotel, motel, laboratorium, kantoorgebouw e.d.

Het Masterplan Stationspark Oldenzaal Centraal voorziet langs de Burgemeester Wallerstraat in enkele vrijstaande gebouwen in drie tot vier bouwlagen. De ruimte tussen de gebouwen wordt volgens het Masterplan ingericht met bomen en beplanting. De openheid tussen de gebouwen zorgt voor een goed zicht op het plangebied vanaf de Burgemeester Wallerstraat.

Voor stedelijke situaties is een afstand van 30 meter van een woning tot een 14 meter hoog gebouw een ruim voldoende afstand om onaangename effecten te voorkomen. Voor een (onaangename) aantasting van de privacy hoeft daarom niet te worden gevreesd.

Schaduweffecten kunnen in dit geval, anders dan betrokkenen veronderstellen, ook niet optreden, omdat de nieuwbouw ten noorden van de woning van de familie ██████████ is gesitueerd. Het maken van schaduwtekeningen heeft daarom geen zin.

Ook het uitzicht van betrokkenen wordt in vergelijking tot de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt niet aangetast. Volgens het geldende bouwrecht mag tegenover de woning van de familie ██████████ op een vergelijkbare afstand een gebouw met een goothoogte van 12 meter worden opgericht.

Het bestemmingsplan regelt uitsluitend ruimtelijk relevante aspecten. Lichthinder is alleen in specifieke omstandigheden ruimtelijk relevant, namelijk als het behoud van een donker nachtelijk landschap belangrijk is voor de landschappelijke waarde van een gebied of als het belangrijk is om uitsluitend indirecte lichtbronnen toe te laten, zoals bijvoorbeeld bij lichtmasten op een sportveld bij een woonwijk.

In dit geval is hiervan geen sprake. Er is sprake van een stedelijk gebied, waarin verlichting belangrijk is uit een oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Overigens wijzen wij u er op dat het vigerende bestemmingsplan geen enkele bescherming biedt tegen overlast en hinder, zoals bijvoorbeeld lichthinder.

Waardedaling woningen

Samenvatting

Betrokkenen vrezen dat hun woningen dalen en kondigen aan dat zij van plan zijn om een planschadeclaim bij de gemeente in te dienen.

Antwoord

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan hebben wij de kans op mogelijk uit te keren planschadevergoedingen gezien. Op basis hiervan verwachten wij niet dat een planschadeclaim van betrokkenen moet worden gehonoreerd. Niettemin kunnen betrokkenen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden een planschadeverzoek indienen.

Verplaatsing rotonde Enschedestraat

Samenvatting

Betrokkenen vragen zich af waarom er niet is gekozen voor de variant om de rotonde op de Enschedestraat te verplaatsen, waardoor de 'woontoren' verder van hun woningen zou komen te staan.

Antwoord

In het kader van de Visie op hoofdlijnen is er enige tijd sprake geweest van de mogelijke verplaatsing van de rotonde Enschedestraat met als doel het vergroten van het zicht vanaf de Enschedestraat op de binnenstad/Plechelmusbasiliek. In de herijking hiervan in 2011 bent u hierop teruggekomen, omdat aan de verplaatsing hoge kosten zijn verbonden, de verplaatsing voor veel overlast zou zorgen en de verplaatsing weinig toe zou voegen. Overigens wijzen wij u erop dat de verplaatsing van de rotonde volgens de Visie op hoofdlijnen ook zou leiden tot een andere stedenbouwkundige invulling.

Aankoop woningen van betrokkenen

Samenvatting

Betrokkene bieden een alternatieve oplossing aan, die hierin bestaat dat de gemeente hun woningen aankoopt en zorgt voor een vervangende bouwkegel in het plangebied. Betrokkenen zijn alsdan bereid hun zienswijze in te trekken.

Antwoord

Naar ons oordeel is er geen noodzaak om de woningen van betrokkenen aan te kopen. Er is immers sprake van de transformatie van een bedrijventerrein zonder bescherming tegen overlast en hinder naar een overwegend woongebied. Hierdoor ontstaat er voor de bestaande woningen binnen het plangebied, waaronder de woningen van betrokkenen, een planologisch gunstigere situatie.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijzen van betrokkenen ongegrond te verklaren.

4. ProRail, Postbus 2520 te 1000 CM Amsterdam

Geluid

Samenvatting

1. In bijlage 3 bij het ontwerp bestemmingsplan wordt met betrekking tot onderzoek naar geluid van doorgaand treinverkeer en naar geluid van het emplacement gesteld dat in het kader van de nieuwe milieuvergunning geluidsreductie kan worden gerealiseerd door toepassing van raildempers. Bij toetsing van de geluidsruijme voor de milieuvergunning voor het emplacement mag de toepassing van raildempers echter niet meewegen. Wij vragen u deze passage uit de tekst van bijlage 3 te verwijderen. Reden hiervoor is dat raildempers geen effect sorteren bij rangeerbewegingen en treinen die rijden met lage snelheid. Overigens is er geen sprake van het aanvragen van een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu.

2. In paragraaf 2.2.3 van de toelichting is sprake van de aanleg van een 6,5 meter hoge aarden wal, ten behoeve van een goed woon- en leefklimaat in de geprojecteerde woningen nabij de spoorweg. Wellicht ten overvloede wijzen wij u erop dat voor alle werkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van genoemde aarden wal worden uitgevoerd binnen 11 meter uit het hart van het dichtstbijzijnde spoor, bij ProRail vergunning moet worden aangevraagd op basis van artikel 19 van de Spoorwegwet.

Antwoord

1. De raildempers worden aangebracht op het doorgaande spoor dat bestaat uit de twee sporen gelegen aan weerszijde van het perron en maken inderdaad geen deel uit van de "wachtsparen". Deze raildempers worden dit jaar aangebracht en hebben wel een positief geluidseffect (ongeveer 2 dB). De aangevraagde milieuvergunning door Prorail is inmiddels in goed overleg met ProRail verleend. Deze milieuvergunning heeft alleen betrekking op het "wachtsparenemplacement". Voor het doorgaande spoor is inderdaad geen milieuvergunning nodig (hier heeft Prorail gelijk; de tekst in het bestemmingsplan zal worden aangepast).
De berekeningen voor de milieuvergunning zijn door Prorail uitgevoerd en de rekenresultaten van de voor de milieuvergunning gebruikte berekeningen zijn in het bestemmingsplan meegenomen. Aangezien deze berekeningen door ProRail zelf zijn uitgevoerd, mag de gemeente er redelijkerwijs van uitgaan dat deze gegevens juist en accuraat zijn.
2. De genoemde grondwal voldoet geheel aan de criteria van ProRail: Voor de grondwal is overleg gaande met Prorail. Er zal een spoorwegwetvergunning worden aangevraagd. Het is zelfs de bedoeling dat ProRail en de gemeente samenwerken om deze grondwal aan te leggen, opdat dit voor de partijen synergievoordelen heeft. In de grondwal zijn in overleg met de regionale brandweer en Prorail vluchtroutes en blusvoorzieningen opgenomen.

Externe veiligheid

Samenvatting

De risicoberekeningen waarop uw conclusies ten aanzien van externe veiligheid met betrekking tot onderhavig plan zijn gebaseerd, stammen uit 2008 en houden bijgevolg geen rekening met het binnenkort van kracht wordende Basisnet. De gehanteerde berekeningen houden slechts rekening met de meest nabijgelegen woonblokken, in plaats van met de bewoners van alle te realiseren woningen. Gevraagd wordt om bij de risicoberekeningen uit te gaan van actuele gegevens, uw conclusies hierop te baseren en deze op te nemen in het bestemmingsplan. Het onderhavige bestemmingsplan noemt onder paragraaf 3.2.6 het vervoer van gevaarlijke stoffen over het traject Hengelo, Oldenzaal-Duitse grens. In dit kader is het wellicht goed in het plan melding te maken van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS); een intensiever gebruik van de spoorweg. Voor het tracé tot Hengelo loopt een Tracéwetprocedure, waarbij het onder meer gaat om deze keuze uit vier varianten.

Antwoord

In 2011 (en eerder ook in 2008) is een onderzoek naar de externe veiligheid voor het plangebied uitgevoerd. Op basis hiervan zijn functies uitgesloten, zoals scholen, verzorgingstehuizen e.d.

Voor de zorgvuldigheid hebben wij besloten het externe veiligheidsonderzoek (de groepsrisicoberekening) opnieuw te laten doen door Royal Haskoning DHV. Ook uit dit nieuwe onderzoek volgt dat het aspect 'externe veiligheid' geen (juridische) belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

In het kader van de planvoorbereiding is er dus voldoende actueel onderzoek uitgevoerd. In de onderzoeken wordt geconcludeerd dat het groepsrisico weliswaar toeneemt, maar nog steeds onder de oriëntatiewaarde blijft. Verder advies van de Regionale Brandweer ingewonnen en zijn de aanbevelingen hieruit vergenomen. Hiermee voldoet dit aspect aan het gemeentelijk extern veiligheidsbeleid. Zoals gevraagd zullen wij de nieuwe gegevens in het bestemmingsplan opnemen.

Veiligheid

Samenvatting

ProRail vraagt om het ontwerp van de aarden wal tijdig met haar af te stemmen, opdat het ontwerp in overeenstemming kan worden gebracht met het veiligheidsbeleid van ProRail op- en rond de spoorweg.

Antwoord

De genoemde grondwal voldoet geheel aan de criteria van ProRail: Voor de grondwal is overleg gaande met ProRail en zal een spoorwegwetvergunning worden aangevraagd. Het is zelfs de bedoeling dat ProRail en de gemeente samenwerken om deze grondwal aan te leggen, opdat dit voor de partijen synergie-voordelen heeft. In de grondwal zijn in overleg met de regionale brandweer en ProRail vluchtroutes en blusvoorzieningen opgenomen.

Trillingen

Samenvatting

In het ontwerp bestemmingsplan ontbreekt een analyse met betrekking op de effecten van trillingen op de te bouwen woningen ten gevolge van het gebruik van de doorgaande sporen en van het emplacement. Gevraagd wordt om een dergelijke analyse uit te voeren en de conclusie ervan op te nemen in het bestemmingsplan.

Antwoord

In principe hoeft het bestemmingsplan geen uitspraak te doen over trillingen in het plangebied aangezien er geen bindende wettelijke normen gelden. Om de bekende problematiek van trillingen langs het spoor te bemonsteren zijn er – zoals bij ProRail bekend – proefvlakken in Nederland aanwezig waar gegevens worden verzameld over het voorkomen (in de dubbele betekenis: in welke mate treden ze op en hoe kun je ze vermijden) van trillingen.

Op basis van recente uitspraken van de Raad van Staten alsmede de BTS (beleidsregel trillingshinder spoor) is bekend dat het aspect trillingen in spoor projecten de nodige aandacht verdient. De BTS is sinds april 2012 de eerste directe wetgeving op het gebied van trillingen van spoor voor een spoor Tracébesluit. Voor het voorliggende bestemmingsplan is echter de jurisprudentie ten aanzien van de SBR B richtlijn "*hinder voor personen in gebouwen*" en niet de BTS van belang. Het juridisch kader wordt door wetgeving bepaald welke niet specifiek voor trillingen is bestemd. Partijen kunnen elkaar in geval van trillingshinder of –schade civielrechtelijk aanspreken op basis van *onrechtmatige daad*. Hierbij wordt aangetekend dat in dergelijke geschillen de rechter tegenwoordig verder kijkt dan het pure causale verband tussen trillingen en het geclaimde gevolg (hinder of schade). Van minstens even groot belang voor de uitkomst van dergelijke zaken is de mate waarin partijen deskundig zijn en zich redelijk en zorgvuldig hebben opgesteld. Naast het juridisch kader is de jurisprudentie aangaande de meetrichtlijnen en normstelling van belang. In de gebruiksfase van de infrastructuur is de SBR B richtlijn "*hinder voor personen in gebouwen*".

Gelet hierop vinden wij het verstandig om in het kader van dit bestemmingsplan een uitspraak te doen over mogelijke oorzaken voor trillingshinder.

Wij hebben RoyalHaskoning DHV opdracht gegeven dit onderzoek uit te voeren. Uit dit onderzoek Royal Haskoning DHV definitief rapport d.d. 10 maart 2014) is naar voren gekomen, dat de trillingsniveaus aan de oostzijde van het spoor beperkt zijn; met een aanvullende ontwerpeis aan de vloeren van de woningen in de eerstelijnsbebouwing kan worden voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn.

Voorgesteld wordt om in het bestemmingsplan de voorwaardelijke verplichting op te nemen dat de ten opzichte van het spoor 1^e lijnswoningen pas in gebruik mogen worden genomen als is aangetoond dat wordt voldaan aan de SBR-richtlijn trillingen deel B(streefwaarden voor nieuwe situaties uit tabel 2). Deze richtlijn geldt alleen voor nieuwe woningen en is niet in wet- of regelgeving opgenomen.

Met het opnemen van deze voorwaardelijke verplichting handelt u zorgvuldig en wordt mogelijke schade als gevolg van trillingen voorkomen.

Voorstel

Wij stellen u voor de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken in het bestemmingsplan op te nemen, het bestemmingsplan aldus gewijzigd vast te stellen en de zienswijze voor het overige ongegrond te verklaren.

5. 15 Bewoners Haerstraat, pa de heer ██████████, ██████████ te ██████████ Oldenzaal

Samenvatting

Betrokkenen vinden dat aan beide zijden van het spoor dezelfde geluidwerende voorzieningen moeten worden aangebracht. Verder geven zij aan dat geluid van de geluidwal mogelijk zal weerkaatsen richting Haerstraat en de bestaande geluidsoverlast nog verder zal verhogen. Zij vragen om ook aan de noordzijde van de Haerstraat geluidwerende voorzieningen te treffen, mogelijk in de vorm van een geluidscherm.

Ten slotte merken zij op dat er in strijd met artikel 15 van het ontwerp-bestemmingsplan allerlei werkzaamheden in het plangebied worden uitgevoerd.

Antwoord

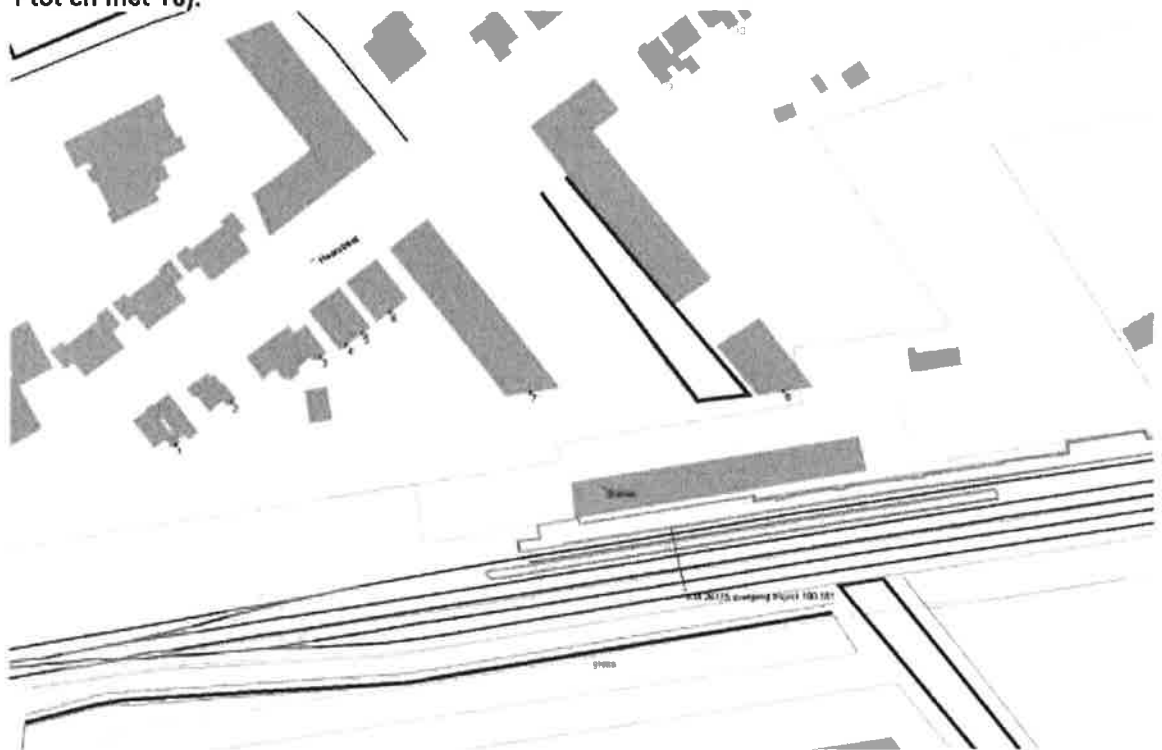
Geluidwerende voorzieningen

Het ontwerp voor de grondwal is afgewogen tot stand gekomen. De verschijningsvorm van de wal is op een dusdanige wijze tot stand gekomen dat de tophoek als scherp verondersteld mag worden. Dit geeft een 2 dB hogere afscherming van de wal. Verder is de vormgeving dusdanig dat de wal aan de spoorzijde zoveel mogelijk absorberend is uitgevoerd. Dit uit zich aan de spoorzijde door onder andere de beplanting op de terrassen die stapsgewijs van 6,5 meter tot aan maaiveld aflopen.

Om te verifiëren dat voor de Haerstraat geen ongewenste effecten door de aanleg van de grondwal optreden heeft RoyalHaskoning DHV de geluidbelasting op de woningen aan de Haerstraat in de onafgeschermdede huidige situatie vergeleken met de toestand waarin de grondwal aanwezig is.

Op 10 woningen en (te realiseren) appartementengebouwen aan de spoorzijde van de Haerstraat zijn beoordelingspunten op de gevels gelegd. Hiermee wordt de geluidbelasting in de onafgeschermdede situatie vastgesteld en de situatie met de grondwal aan de zijde van Bestemmingsplan Bisschop Balderikstraat. Voor de grondwal wordt een absorptie van 80% verondersteld. Daarnaast is - mocht de absorptie onverhoopt iets lager uitvallen – ook voor 70% en 60% absorptie voor de grondwal de geluidbelasting berekend wat de toename van de geluidbelasting is door de aanwezigheid van de wal.

Figuur 1: positie beoordelingspunten op de achterzijde van de woningen aan de Haerstraat (nr. 1 tot en met 10).



Door de verschillende afstand tot de spoorlijn en de mate waarin afscherming van de bestaande bebouwing wordt ondervonden, treden geluidbelastingen in de onafgeschermd situatie op van 55 tot 66 dB (zie tabel 1: de gele rijen geven per woning/complex de hoogste geluidbelasting aan). Door het aanbrengen van de grondwal neemt de geluidbelasting iets toe (oranje kolom) met maximaal 0,22 dB.

Tabel 1: Rekenresultaten voor de woningen aan de Haerstraat.

WNP	rekenpunt	hoogte [m]	Geluidbelasting Lden in [dB]						
			zonder scherm	Absorberende grondwal met absorptie			verschil met onafgeschermd		
				80%	70%	60%	80%	70%	60%
5467	1	1,5	62,90	63,06	63,22	63,36	0,16	0,32	0,46
5467	1	4,5	64,98	65,15	65,29	65,41	0,17	0,31	0,43
5467	1	7,5	65,56	65,78	65,93	66,07	0,22	0,37	0,51
5469	2	1,5	61,82	61,95	62,12	62,30	0,13	0,30	0,48
5469	2	4,5	63,55	63,71	63,87	64,03	0,16	0,32	0,48
5469	2	7,5	64,46	64,66	64,82	64,98	0,20	0,36	0,52
5470	3	1,5	59,48	59,51	59,64	59,78	0,03	0,16	0,30
5470	3	4,5	60,93	60,97	61,10	61,22	0,04	0,17	0,29
5470	3	7,5	62,04	62,14	62,27	62,38	0,10	0,23	0,34
5471	4	1,5	60,69	60,68	60,81	60,94	-0,01	0,12	0,25
5471	4	4,5	62,25	62,26	62,39	62,51	0,01	0,14	0,26
5471	4	7,5	63,41	63,47	63,58	63,70	0,06	0,17	0,29
5472	5	1,5	60,84	60,87	61,01	61,15	0,03	0,17	0,31
5472	5	4,5	62,31	62,36	62,50	62,63	0,05	0,19	0,32
5472	5	7,5	63,48	63,58	63,70	63,82	0,10	0,22	0,34
5473	6	1,5	60,82	60,88	61,02	61,16	0,03	0,20	0,34
5473	6	4,5	62,23	62,30	62,43	62,55	0,07	0,20	0,32
5473	6	7,5	63,43	63,51	63,63	63,76	0,08	0,20	0,33
5474	7	1,5	60,65	60,79	60,97	61,14	0,14	0,32	0,49
5474	7	4,5	62,81	62,95	63,09	63,24	0,14	0,28	0,43
5474	7	7,5	63,88	63,99	64,15	64,30	0,11	0,27	0,42
5474	7	10,5	64,20	64,41	64,63	64,84	0,21	0,43	0,64
5474	7	13,5	64,64	64,84	65,05	65,26	0,20	0,41	0,62
5474	7	16,5	65,08	65,25	65,45	65,65	0,17	0,37	0,57
5475	8	1,5	55,22	55,26	55,28	55,30	0,04	0,06	0,08
5475	8	4,5	57,71	57,73	57,78	57,83	0,02	0,07	0,12
5475	8	7,5	60,38	60,39	60,63	60,87	0,01	0,25	0,49
5476	9	1,5	53,86	53,87	53,87	53,87	0,01	0,01	0,01
5476	9	4,5	53,88	53,88	53,89	53,89	0,00	0,01	0,01
5476	9	7,5	54,62	54,62	54,63	54,64	0,00	0,01	0,02
5477	10	1,5	53,81	53,82	53,83	53,84	0,01	0,02	0,03
5477	10	4,5	54,21	54,21	54,22	54,23	0,00	0,01	0,02
5477	10	7,5	54,88	54,86	54,87	54,88	-0,02	-0,01	0,00

Dit is verwaarloosbaar, gezien het feit dat zelfs mensen met een geoefend muzikaal gehoor een verschil van 1 dB niet kunnen onderscheiden bij het horen van twee geluiden die in sterkte 1 dB onderling van elkaar verschillen.

In het geval de absorptie van de wal onverhoopt maar 70% of zelfs 60% zou bedragen (wat eigenlijk niet mogelijk is) neemt de geluidbelasting theoretisch maar maximaal met 0,64 dB ten opzichte van de onafgeschermd situatie toe. Dit is ver onder de hoorbaarheids drempel.

Daarnaast is de berekende geluidbelasting een theoretisch gewogen wettelijke maat die eigenlijk niet hoorbaar is. Het is een gewogen dosismaat die samengesteld wordt uit treinpassage gedurende een gemiddeld daguur, avonduur en nachtuur, waarbij de weging plaatsvindt op basis van het aantal uren per periode. De dagperiode duurt van 07:00 – 19:00, de avondperiode van 19:00 – 23:00 en de nachtperiode van 23:00 tot 07:00. In de weging wordt verder een straftoeslag betrokken, nl. iedere trein in de avondperiode telt voor drie ten opzichte van de dagperiode en iedere trein in de nachtperiode telt voor tien ten opzichte van de dagperiode.

Voor een individuele passage van een trein betekent dat de grondwal een verwaarloosbare verhoging van de geluidhinder tijdens het voorbijrijden veroorzaakt.

Plaatsing geluidscherm

In het verleden zijn de woningen van betrokkenen gesaneerd tegen spoorweglawaai; dit wil overigens niet zeggen dat ook overal voorzieningen zijn getroffen, maar dat is onderzocht of gevelmaatregelen nodig zijn. De hieruit voortvloeiende sanering is inmiddels afgerond.

Wij hebben er begrip voor dat de bewoners de vaststelling van dit bestemmingsplan gebruiken om aandacht te vragen voor hun woonsituatie. Dit geldt overigens ook voor de bewoners van andere straten dicht bij de spoorlijn, zoals de Lyceumstraat, de Titus Brandsmastraat en de Sparstraat. Ook de gemeente Oldenzaal heeft meermalen bij de landelijke politiek aandacht gevraagd voor het goederenvervoer over het spoor.

Echter het gaat hier niet om het goederenvervoer over het spoor, maar om het vaststellen van een bestemmingsplan voor een nieuw woongebied. Dit betekent, dat strikt formeel alleen ter beoordeling voorligt of dit bestemmingsplan (negatieve) gevolgen heeft voor de woonsituatie van de bewoners Haerstraat. Het antwoord hierop is ontkennend. Met dit bestemmingsplan wordt de geluidbelasting op de betreffende woningen niet waarneembaar verhoogd. Dit betekent dat de zienswijze ongegrond is.

Uitvoering werkzaamheden in strijd met ontwerp-bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Bisschop Balderikstraat eo is nog niet in werking getreden. Artikel 15 van de planregels geldt daarom nog niet, zodat de betreffende werkzaamheden hiermee niet in strijd zijn. Overigens wordt ook niet in strijd met andere regelgeving gehandeld. De werkzaamheden ten behoeve van de Groene Loper zijn vergunningvrij, terwijl voor het kappen van de bosschages een omgevingsvergunning, activiteit kappen, is verleend (hiertegen zijn geen bezwaren ingediend).

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Ambtshalve wijzigingen

Het aantal toegestane woningen

Voorgesteld wordt om het maximaal aantal te realiseren woningen in artikel 14.1 onder a van de planregels te verhogen van 130 tot 160 woningen; dit om te kunnen inspelen op veranderende marktomstandigheden (van vrijstaand naar twee-aan-een woningen).

De geluidwal langs de spoorlijn

Het bestemmingsplan maakt de aanleg van een geluidwerende voorziening langs de spoorlijn in de vorm van een geluidwal mogelijk. Voor de aanleg hiervan is op zichzelf geen omgevingsvergunning nodig. Echter volgens de van Pro Rail ontvangen informatie moeten uit veiligheidsoverwegingen in de geluidwal enkele vluchttunnels worden aangebracht; hiervoor is wel een omgevingsvergunning nodig. Om de aanleg van de vluchttunnels mogelijk te maken moet artikel 6 van de planregels van het bestemmingsplan hierop worden aangepast.

Wij stellen u voor het bestemmingsplan aldus gewijzigd vast te stellen.

Advies

Wij stellen u voor:

1. De ingekomen zienswijzen gedeeltelijk gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren.
2. De voorgestelde ambtelijke wijzigingen over te nemen.
3. Het bestemmingsplan 'Bisschop Balderikstraat e.o.' aldus gewijzigd vast te stellen.

In de vergadering van het politiek forum van 19 mei 2014 wordt dit voorstel behandeld.

Oldenzaal, 16 mei 2014

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

H.W. van Rinsum

T.J. Schouten