

Nota van antwoord inspraak en overleg ex artikel 3.1.1. Bro

Overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan ter advisering toegezonden aan:

- Provincie Noord - Holland;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
- Veiligheidsregio NHN;
- Omgevingsdienst NHN;
- Gemeente Langedijk;
- Prorail;
- Bedrijfskring Heerhugowaard.

De gemeente Langedijk heeft schriftelijk aangegeven geen opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan te hebben:

De volgende instanties hebben schriftelijk hun opmerkingen en/of aanbevelingen kenbaar gemaakt:

1. Omgevingsdienst NHN;
2. Veiligheidsregio NHN;
3. ProRail.

Hieronder volgt een reactie daarop van het gemeentebestuur. De ingezonden reacties zijn samengevat.

Reacties-

Ad. 1 Advies van de Omgevingsdienst NHN

a. Milieuzonering

In de tekst is opgenomen dat "in planologisch opzicht horeca binnen de maatschappelijke bestemming is toegestaan". Volgens de planregels (artikel 4.1 lid 8) geldt dat uitsluitend als ter plaatse van de aanduiding 'horeca tot en met categorie 3' op de verbeelding is aangegeven. Dit is niet het geval. Binnen de functie maatschappelijk zal een horecafunctie die vergelijkbaar is met een cafetaria, lunchroom of restaurant gewenst zijn. Deze mate van horeca valt onder horeca 1 en 2 (artikel 1.32 en artikel 1.33 van de planregels). Een horeca 3 inrichting zoals een café, bar, café-restaurant en zaalverhuur betreft een zwaardere categorie en kan tot ernstige hinder leiden voor de omgeving. Indien men deze gebruiksfunctie wenst te handhaven, wordt aangegeven dat nader akoestisch onderzoek vereist is. Verzocht wordt dan ook dit aan te passen.

Reactie Gemeente

Op basis van de aangereikte motivatie is de verzochte wijziging in de planregels doorgevoerd en wordt binnen de maatschappelijke bestemming horeca tot maximaal categorie 2 toegelaten.

b. Externe Veiligheid

In de bij het bestemmingsplan gevoegde rapportage met betrekking tot het aspect externe veiligheid is aangegeven, dat voor de N242 uitgegaan moet worden van een invloedsgebied van 355 meter. Echter, omdat ook sprake is van transport van giftige vloeistoffen (LT2), dient rekening gehouden te worden met een invloedsgebied van 880 meter. Wel juist is dat het plangebied hierbuiten is gelegen. Voor de N194 dient rekening gehouden te worden met een invloedsgebied van 355 meter. Omdat het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van risicovolle activiteiten, dient de Veiligheidsregio

Noord-Holland Noord in de gelegenheid gesteld te worden advies uit te brengen. De gemeente Heerhugowaard heeft hiertoe al een verzoek aan veiligheidsregio gedaan. Het advies is als bijlage in de toelichting opgenomen.

Reactie Gemeente

De rapportage met betrekking tot de externe veiligheid is aangevuld met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N194 en is in de toelichting verwerkt. Omdat het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van risicovolle activiteiten, dient de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in de gelegenheid gesteld te worden advies uit te brengen. De gemeente Heerhugowaard heeft hiertoe al een verzoek aan veiligheidsregio gedaan en het advies wordt als bijlage aan de toelichting gehecht.

c. Akoestisch onderzoek

In het kader van het akoestische onderzoek wordt in essentie het navolgende overwogen:

- De rapportage gaat niet in op de omvang van de geluidszones met betrekking tot het railverkeer, hetgeen afhankelijk is van de vastgestelde geluidreductieplafonds op de referentiepunten;
- De gehanteerde snelheden zijn niet correct. Deze dienen voor diverse wegvlakken neerwaarts dan wel opwaarts te worden bijgesteld;
- De beschikbare (bron en/of overdrachts-)maatregelen en daarmee gemoeide kosten afgezet tegen de te behalen geluidreductie voor het aantal woningen ontbreekt (maatregelpunten). Het feit dat de gemeente als opdrachtgever geen wegbeheerder is voor het betreffende weggedeelte is geen reden (per definitie) om af te zien van de beschikbare maatregelen. De gemeente kan in overleg met de provincie als wegbeheerder om voor het betreffende weggedeelte de mogelijkheden te onderzoeken voor het toepassen van geluidreducerend asfalt. Verder wordt opgemerkt, dat het ook mogelijk is een geluidsscherm in een bocht te plaatsen, hetgeen binnen de gemeente ook meermaals voorkomt;
- De algemeen compenserende maatregelen zoals de omgevingskwaliteit (o.a. een goede ontsluiting van het openbaar vervoer (bus en/of trein), veel groen en recreatie nabij het plangebied) en het hergebruiken van open stukken in het kader van de duurzaamheid worden niet, dan wel niet correct onderbouwd. Voorts heeft de conclusie niet te gelden voor de bewoners in de eerste lijnsbebouwing; de te treffen maatregelen zullen de hoge geluidsbelasting tot aan de maximale toelaatbare ontheffingswaarde niet verzachten;
- Er zal duidelijkheid moeten worden verschaft over het aantal te realiseren gevoelige bestemmingen en de daarbij aan te vragen hogere waarde;
- De Zandhorst is niet meer gezoneerd, zodat een hogere waarde niet kan worden verleend.

Reactie Gemeente

In de volgorde van de opmerkingen wordt de navolgende reactie gegeven:

- De zone is conform de wet bepalend of akoestisch onderzoek noodzakelijk is. In deze is akoestisch onderzoek uitgevoerd. De voorkeursgrenswaarde wordt nergens overschreden, zodat derhalve geen hogere waarden noodzakelijk zijn in relatie tot het railverkeer;
- In het akoestisch onderzoek wordt gekeken naar een toekomstige situatie op basis van de verkeersmodellen. De gegevens zijn aangeleverd door het bevoegde gezag en in de modellen verwerkt. De opgenomen intensiteiten en snelheden zijn leidend ten opzichte van de huidige situatie. Een akoestisch onderzoek wordt verder uitgevoerd op basis van de rekenregels vanuit de wetgeving met betrekking tot wegverkeer. Dit wordt zo gesteld om de realiteit zoveel als mogelijk te benaderen, het is namelijk niet mogelijk om op sommige stukken de maximale snelheid te rijden. Tevens wordt in de Handleiding akoestisch onderzoek wegverkeer vermeld: *“Als maatgevende snelheid voor een wegvak dient per categorie voertuig de ‘representatieve te achten gemiddelde snelheid’ aangehouden te worden”*.

Met enkele uitzonderingen voor het aanhouden van de maximale snelheid. En zo ook voor uitzonderingen als een minirotonde (in dit geval een deel van de ovatonde). Zo worden de verschillende snelheden bij A-wegen ook niet expliciet vermeld, maar kunnen deze in de bijlage gecontroleerd worden. De rapportage is op deze wijze uitgevoerd. Desgewenst kunnen de gehanteerde snelheden in de tekst worden toegevoegd;

- Het is correct dat een scherm ook in een bocht kan worden geplaatst. Echter, in de rapportage is op basis van meerdere argumenten de (financiële) onuitvoerbaarheid van het plaatsen van een geluidsscherm beoordeeld.

In paragraaf 5.2.5 wordt het navolgende overwogen:

“Het aanbrengen en bekostigen van een scherm met een dusdanige geluidreductie dat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden is, op indicatief financieel niveau, niet wenselijk en niet in verhouding tot het aantal woningen waarvoor de maatregel zou worden toegepast. Gezien de afstand van de weg tot de gevel en de hoogte van de ontvanger dient het scherm namelijk een hoogte van > 5 meter te hebben en een (onafgebroken) breedte hebben van ca. 430 meter. Indicatief worden de materiaalkosten van het plaatsen van een dergelijk scherm geschat op ca. 430.000,- (=200 per m²). Hier is nog geen rekening gehouden met eventuele overige kosten (arbeidskosten, transportkosten, funderingskosten, etc.) Daar komt bij dat een onafgebroken scherm in onderhavig onderzoek niet mogelijk is vanwege de opritten van de rotonde, waardoor de efficiëntie van het scherm tenietgedaan wordt.”

Verder worden naast het aanbrengen van een geluidsscherm in de par 5.2.4, 5.2.6 alsmede 5.4.1 en hoofdstuk 6 de overige mogelijk te treffen maatregelen uitvoerig besproken en getoetst. De conclusie daarvan luidt, dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en dat het treffen van bron en/of overdrachtsmaatregelen niet voldoende efficiënt zal zijn om de grenswaarde te bereiken. Dit sluit echter het treffen van maatregelen (op termijn) na nadere uitwerking van (delen van) het plangebied en overleg met alle betrokken (overheids-)instanties uiteraard niet uit. Deze kunnen in een nadere advisering worden beschouwd wanneer de te treffen maatregelen zijn uitgekristalliseerd en de gegevens daarvoor beschikbaar zijn.

- Anders dan gesteld, zijn op het kaartmateriaal de aangehaalde aspecten welke als algemene compensatie voor onderhavige planontwikkeling kunnen worden gehanteerd; zoals het treinstation en de sportvelden goed te duiden. Daarnaast is het hergebruiken van open stukken in het kader van duurzaamheid niet wettelijk, noch beleidsmatig beperkt tot het opvullen van lintbebouwing. Wat daar verder ook van zij, het rapport is hierop aangepast. Zoals overwogen zullen de gekozen situering en bouwvorm van de woonlocaties 4 en 5 (noordelijke bouwvelden) een doelmatige akoestisch afschermdende functie gaan vervullen voor de andere (woon-)locaties. Nu eventueel aan het noodzakelijke gemeentelijk ambitieniveau van 55 dB Lden niet kan worden voldaan, kunnen -naast algemene compenserende maatregelen- tevens het toepassen van een mechanisch gebalanceerd ventilatiesysteem, het plaatsen van de niet geluidsgevoelige bestemmingen aan de noordgevel en het minimaliseren van te openen ramen/delen in de noordgevel van woonvelden 4 en 5 worden overwogen. Al deze maatregelen, zowel akoestisch als niet akoestisch, zullen een positieve invloed op het woon- en verblijfsklimaat sorteren. Dit laat onverlet, dat de bouwkundige voorzieningen aan alle gevels, zo ook voor de meest noordelijke velden, te allen tijde dusdanig uitgevoerd dienen te worden dat aan de maximale binnenwaarde overeenkomstig het bepaalde in het Bouwbesluit dient te worden voldaan;
- Per bouwvlak is per gevel en per bouwlaag de geluidbelastingen bepaald, derhalve kunnen hogere waarden aangevraagd worden per specifieke onderzochte locatie van de bouwvlakken afzonderlijk. Hiermee worden de maximaal planologisch toelaatbare bouwmogelijkheden in kaart gebracht. Hogere waarden dienen aangevraagd te worden op de onderzochte

rekenpunten. Hierbij kan per punt het bouwvlak, gevel, en bouwlaag de geluidsbelasting aangegeven worden;

- Dit is correct en in de rapportage aangepast.

Voorts zijn de overige geplaatste redactionele op- en aanmerkingen in de rapportage door Greten verwerkt.

Op basis van bovenstaande reactie heeft meerdere malen overleg tussen de gemeente en de Omgevingsdienst plaatsgevonden. Aansluitend is de Omgevingsdienst verzocht een separate akoestische rapportage voor onderhavige planontwikkeling op te stellen.

In dat kader is nog eens goed gekeken naar de voorgenomen fasering in bouwmogelijkheden in relatie tot het programma dat aan functies en bestemmingen binnen het ontwerpbestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. De maximale bouwmogelijkheden alsmede de aard en omvang van de functies zijn immers bepalend voor het beoordelen van het toekomstige akoestische klimaat, en daarmee de haalbaarheid van de ontwikkeling. Het toetsen door de Omgevingsdienst van een door de gemeente aangereikte planvariant; omvattende het plaatsen van een scherm en bijbehorende verkaveling, waarvan bij nader inzien blijkt dat niet waarschijnlijk is dat deze zal worden benut, vertegenwoordigt daarmee niet een representatieve invulling en kan derhalve niet als maatgevend scenario voor onderhavige planontwikkeling worden gehanteerd. Dit leidt ertoe, dat na gereedkomen en bestudering van beide rapportages naar oordeel van de gemeente de volgende conclusies kunnen worden getrokken:

- De uitkomst voor de maatgevende bronnen is in beide rapportage gelijkloidend;
- Aanpassing van de rapportage -zoals opgesteld door het adviesbureau- zal niet leiden tot significante wijzigingen en daarmee tot inhoudelijk andere resultante;
- Alle relevante bronnen van geluid zijn -uitgaande van een maximale planinvulling en (feitelijke) fasering der bouwmogelijkheden- in relatie tot de geldende wet- en regelgeving alsmede het gemeentelijke beleid in de beoordeling betrokken;
- Inzichtelijk is gemaakt voor welke punten -zowel het bouwvlak, gevel als bouwlaag- hogere waarden aangevraagd dienen te worden;
- De noodzaak tot aanpassing van het onderzoek door het adviesbureau en hanteren van de rapportage van de Omgevingsdienst komt hiermee te vervallen.

Ad. 2 Veiligheidsdienst NHN

Het advies van de Veiligheidsdienst is van dezelfde aard en strekking als van de Omgevingsdienst.

Reactie Gemeente

Graag verwijzen we naar het eerder gegeven antwoord over dit aspect onder ad.1.

Ad. 3 ProRail

Akoestische rapportage

Het aspect geluidhinder kan nog niet door ProRail worden beoordeeld vanwege het ontbreken van het onderzoeksrapport. ProRail ontvangt, zodra gereed, graag het onderzoeksrapport.

Trillingen

ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners/gebruikers, maar ook voor toekomstige bewoners/gebruikers rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het voorontwerpbestemmingsplan "De Vaandel Zuid" beoogde nieuwe bedrijfswoningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in

het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is.

ProRail verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen

Reactie Gemeente

Akoestische rapportage

De akoestische rapportage is op verzoek van ProRail aan hen verstrekt.

Trillingshinder

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bedrijfswoningen mogelijk. De oprichting van een bedrijfswoning binnen de maatschappelijke bestemming is reeds op basis van het vigerende bestemmingsplan toegestaan. Verder zijn nieuwe gevoelige objecten op meer dan 250 meter van het bestaande spoor voorzien zodat in alle redelijkheid het aspect trillingshinder de planontwikkeling niet in de weg zal staan. Tot slot kent het bestemmingplan een wijzigingsbevoegdheid op basis waarvan het oprichten van nieuwe gevoelige objecten in het zuidelijke deel van het plangebied -onder voorwaarden- door het bevoegde gezag kan worden toegestaan. Bij het toepassen van deze wijzigingsbevoegdheid dient ProRail alsdan te worden geïnformeerd en zal het aspect trillingshinder in onderling overleg- moeten worden beoordeeld.

Inspraak

Rapportering inspraak (cf. inspraakverordening)

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft in het kader van de inspraak met ingang vanaf 13 mei 2020 gedurende 6 weken ter visie gelegen. Gedurende de termijn van tervisielegging konden ingezetenen en in de gemeente een belanghebbende natuurlijke of rechtspersoon hun reactie schriftelijk of mondeling kenbaar maken aan burgemeester en wethouders.

Er zijn geen reacties binnengekomen.