Bestemmingsplan Poort van Hoorn Stationsgebied

Bedrijven en milieuzonering

Rapportnummer OE 15219-3-RA-002 d.d. 18 oktober 2023

Bestemmingsplan Poort van Hoorn
Stationsgebied

Bedrijven en milieuzonering

opdrachtgever	Gemeente Hoorn
rapportnummer	OE 15219-3-RA-002
datum	18 oktober 2023
referent e	[redacted]E 15219-3-RA-002
verantwoorde jke opste er	[redacted]

peutz bv, postbus 696, [redacted] zoetermeer, [redacted]@peutz.n , www.peutz.n
kvk 12028033, opdrachten vo gens DNR 2011, d NL ngen eurs, btw [redacted], SO 9001:2015

mook zoetermeer gron ngen e ndhoven düsse dorf dortmund ber jn nürnberg euven par js yon

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**4**
2	**De beoogde ontwikkeling**	**5**
2.1	Ligging plangebied	5
2.2	De beoogde ontwikkeling	5
3	**Toetsingskader**	**7**
3.1	Algemeen	7
3.2	VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'	7
4	**Beoordeling**	**9**
4.1	Algemeen	9
4.2	Bedrijvigheid in de omgeving van het plangebied	9
4.3	Bedrijvigheid binnen plangebied	13
5	**Conclusie**	**21**

1 Inleiding

Aan de orde is de gebiedsontwikkeling De Poort van Hoorn. Dit is een van de grootste stedelijke ontwikkelopgaven waar Hoorn zich in jaren voor gesteld ziet staan. De te verwachten groei van de stad biedt kansen om dit gebied te vernieuwen en om te vormen tot een aantrekkelijk stedelijk gebied waarin ruimte is voor een divers programma met een hoge verblijfskwaliteit. De Poort van Hoorn is daarbij op te delen in een tweetal deelgebieden: het Stationsgebied en de locatie Pelmolenpad.

Om de beoogde gebiedsontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken zal per deelgebied een bestemmingsplan opgesteld worden. Deze bestemmingsplannen zullen een globaal karakter kennen. Het bestemmingsplan voor het Stationsgebied voorziet daarbij onder andere in circa 49.000 m^2 aan woningen. Daarnaast wordt voorzien in diverse overige stedelijke functies.

Een belangrijk onderdeel van dit nieuwe bestemmingsplan wordt gevormd door de toelichting. Hiermee wordt aangetoond dat de ontwikkeling niet in strijd is met wet- en regelgeving en de beginselen van een goede ruimtelijke ordening. In dat kader vraagt het aspect bedrijven en milieuzonering om aandacht. Milieuzonering is het aanbrengen van een (noodzakelijke) ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. Dit zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies krijgen en dat nieuwe milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden.

De beoogde ontwikkeling omvat onder andere de realisatie van woningen, welke als milieugevoelig kunnen worden aangemerkt. In de omgeving van de beoogde ontwikkeling is daarnaast sprake van de aanwezigheid van een aantal bedrijven. Daarnaast biedt het nieuwe bestemmingsplan ook mogelijkheden voor de realisatie van overige functies, zoals OV-gerelateerde bedrijvigheid, een parkeergarage en dienstverlening. Er zal zorg voor gedragen moeten worden dat daarbij sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In voorliggende rapportage wordt daarom beoordeeld of sprake is van een inpasbare situatie ten aanzien van milieugevoelige functies en bedrijvigheid.

2 De beoogde ontwikkeling

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied is ten noorden van de historische binnenstad van Hoorn gelegen. Binnen het plangebied bevindt zich het NS-station Hoorn. Direct ten noorden van het plangebied bevindt zich het Dijklander Ziekenhuis. In de omgeving van het plangebied is sprake van diverse functies. Op korte afstand van het plangebied bevinden zich zowel woningen als bedrijven. In figuur 2.1 wordt de ligging van het plangebied weergeven.

f2.1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)

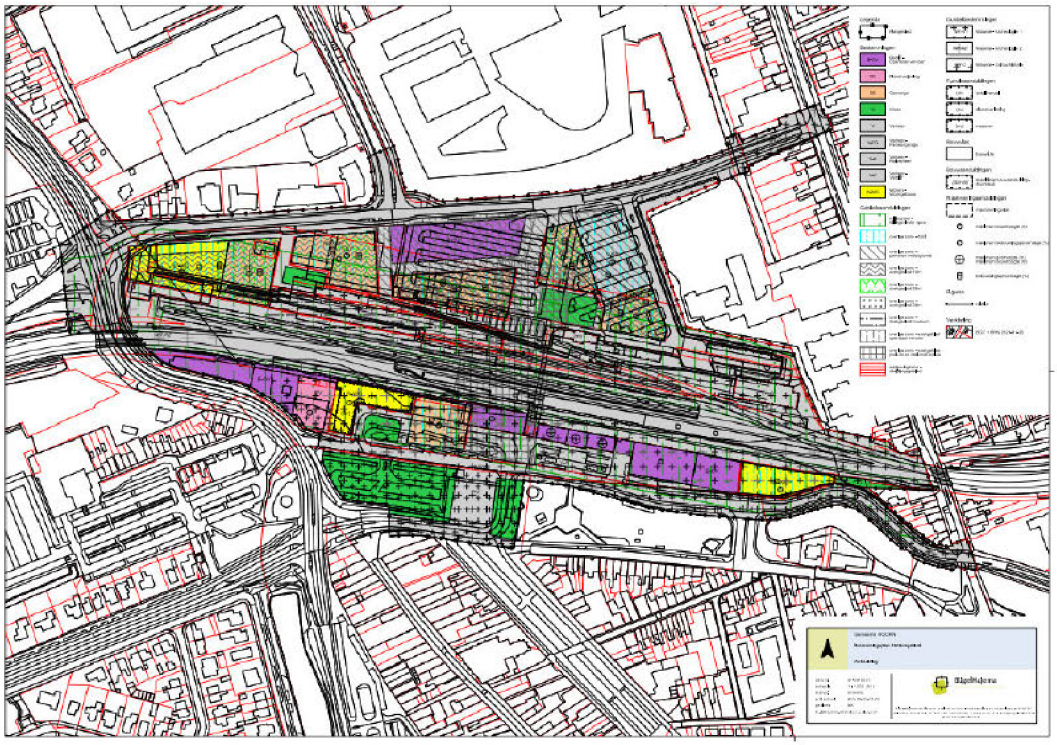


2.2 De beoogde ontwikkeling

Binnen het plangebied zal een gemengd programma worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan voor het Stationsgebied voorziet onder andere in circa 49.000 m^2 aan woningen. Daarnaast wordt voorzien in diverse overige stedelijke functies, waaronder onder andere bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen.

In figuur 2.2 wordt de verbeelding van het bestemmingsplan weergeven.

f2.2 Verbeelding nieuw bestemmingsplan[1]



1 Deze verbee d ng maakt(e) onderdee u t van het ontwerp bestemm ngsp an. De verbee d ng n het defin t eve bestemm ngsp an kan en gsz ns afw jken, echter d t za geen consequent es hebben voor de gg ng van de gep ande m eugevoe ge ocat es en daarmee de resu taten van d t onderzoek.

3 Toetsingskader

3.1 Algemeen

In en rondom het plangebied bevinden zich diverse bedrijven. Beoordeeld dient te worden of de beoogde geluidgevoelige gebouwen op een passende afstand tot deze bedrijfsactiviteiten zijn gelegen. In eerste aanleg wordt dit beoordeeld aan de hand van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009). Daarnaast wordt de inpasbaarheid van de beoogde ontwikkeling beoordeeld aan de hand van de vigerende vergunning, indien relevant, van de desbetreffende bedrijvigheid.

3.2 VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'

Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies krijgen en dat nieuwe milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. In de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009) worden de bedrijfsactiviteiten van bedrijven ingedeeld in bepaalde milieucategorieën. Deze handreiking hanteert per standaard bedrijfstype een afstand aan tot milieugevoelige functies, zoals woningen. De afstand hangt onder meer af van de aard van de omgeving: een rustige woonwijk verdient een hoger beschermingsniveau dan een gebied waar al enige hinder kan optreden ten gevolge van bedrijven of infrastructuur (gemengd gebied).

Indicatieve richtafstanden (voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar) voor milieugevoelige functies in de twee te onderscheiden "omgevingen" bij verschillende bedrijfstypes (ingedeeld in milieucategorieën) zijn weergegeven in tabel 3.1.

t3.1 Indicatieve afstand in meters tot omgevingstype (bron: VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering")

Categorie	Rustige woonwijk en rustig buitengebied	Gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1000	700
6	1500	1000

Volgens de VNG-publicatie is de definitie van het omgevingstype gemengd gebied als volgt: Een gemengd gebied is een gebied met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Het plangebied behoort, gezien de ligging in het stationsgebied, tot dit omgevingstype.

De in tabel 3.1 weergegeven afstanden betreffen de afstanden tussen de perceelgrens van de activiteiten (niet de bebouwingsgrens) en de gevels van milieugevoelige functies. De afstanden zijn volgens de VNG-publicatie algemene richtafstanden en geen harde afstandseisen. Gemotiveerd afwijken van deze afstanden is mogelijk, zo volgt ook uit jurisprudentie.

Ook onderscheidt de VNG-publicatie functiemengingsgebieden. Dit zijn bijvoorbeeld stadscentra, dorpscentra of winkelcentra, horecaconcentratiegebieden, zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen, of in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid liggen tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. Vanwege de kenmerken van dit type gebied wordt niet gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen, maar met een categorisering van bedrijfsactiviteiten tussen A, B en C, waarvoor specifieke (kwalitatieve) criteria voor de toelaatbaarheid van functies gelden. Voor de beoordeling van de inpasbaarheid van de beoogde gemengde functies, welke naar verwachting overwegend kleinschalige bedrijvigheid betreffen, binnen het plangebied kan daarom worden aangesloten op deze categorisering.

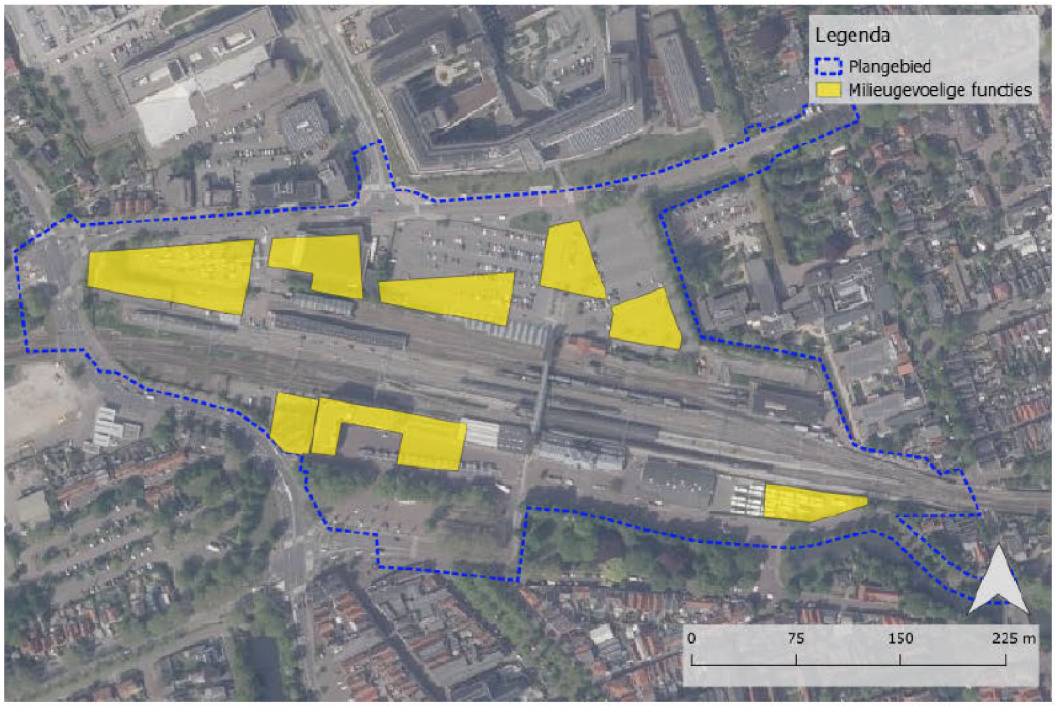
De betekenis van deze categorieën kan als volgt worden omschreven:
- Categorie A. Activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij over het algemeen toereikend.
- Categorie B. Activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, maar met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.
- Categorie C. De activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

4 Beoordeling

4.1 Algemeen

Binnen het plan wordt zowel in milieugevoelige functies als mogelijk milieubelastende functies voorzien. In figuur 4.1 wordt aangegeven alwaar binnen het plan milieugevoelige functies (zoals woningen) mogelijk worden gemaakt binnen het plangebied.

f4.1 Ligging milieugevoelige functies binnen plangebied



In voorliggend hoofdstuk zal allereerst worden beoordeeld of de beoogde milieugevoelige functies op een passende afstand tot buiten het plangebied gesitueerde bedrijvigheid zijn gelegen. Vervolgens zal worden beoordeeld of ook sprake is van een inpasbare situatie met betrekking tot de mogelijk milieubelastende functies binnen het plangebied zelf. Hierbij zal niet uitsluitend de inpasbaarheid ten opzichte van de beoogde milieugevoelige functies binnen het plangebied worden beschouwd, maar zal ook de inpasbaarheid in relatie tot bestaande milieugevoelige functies in de omgeving van het plangebied aan bod komen.

4.2 Bedrijvigheid in de omgeving van het plangebied

De beoogde ontwikkeling voorziet onder andere in de realisatie van woningen en maatschappelijke voorzieningen. Woningen worden aangemerkt als milieugevoelige functies. Maatschappelijke voorzieningen kunnen eveneens, afhankelijk van de invulling (bijvoorbeeld scholen, zorgfuncties e.d.), als milieugevoelig worden aangemerkt. In de

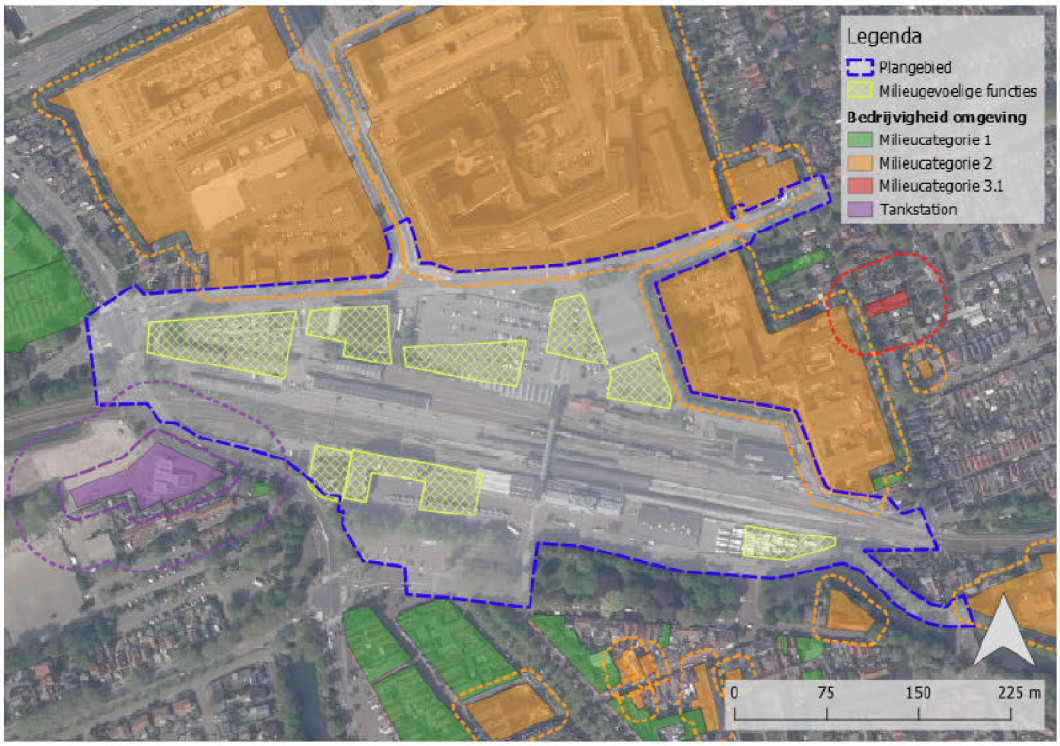
omgeving van de beoogde ontwikkeling zijn de bedrijfsactiviteiten geïnventariseerd. Aan de hand hiervan kan worden beoordeeld of wordt voldaan aan de geldende richtafstanden. De inpasbaarheid van de beoogde ontwikkeling in de omgeving is hierbij in eerste aanleg beoordeeld op basis van de maximaal planologische mogelijkheden conform de bestemmingsplannen ter plaatse van de omgeving van het plangebied. Daarnaast komt eveneens een beoordeling op basis van de feitelijke situatie aan bod.

Maximaal planologische mogelijkheden

In de omgeving van het plangebied zijn diverse functies toegestaan waaronder detailhandel, maatschappelijke functies en overige bedrijvigheid. De vigerende bestemmingsplannen in de directe omgeving van het plangebied staan bedrijven toe die tot maximaal milieucategorie 3.1 behoren. Hierbij is onder andere een LPG-tankstation toegestaan ten zuidwesten van het plangebied. Een LPG-tankstation behoort tot milieucategorie 3.1. Gevaar is het maatgevende aspect voor de richtafstanden van een LPG-tankstation. In dergelijke gevallen is het niet mogelijk om vanwege de ligging in gemengd gebied een extra afstandsstap te nemen. De richtafstand voor het LPG-tankstation bedraagt hiermee, ondanks de ligging in gemengd gebied, alsnog 50 meter. Daarnaast wordt opgemerkt dat ten oosten van het plangebied op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan een wooncentrum toegestaan is met ruimte voor sociaal-medische voorzieningen. Aangenomen wordt dat deze bedrijvigheid maximaal tot milieucategorie 2 behoort, daar een verpleeghuis ook tot deze categorie behoort.

In figuur 4.2 wordt de ligging van de percelen alwaar deze bedrijvigheid is toegestaan weergegeven. Tevens worden de van toepassing zijnde richtafstanden weergegeven. Voor het tankstation wordt daarbij (d.m.v. de binnenste paarse stippellijn) eveneens de richtafstand weergeven indien geen sprake meer is van de doorzet van LPG. Inmiddels is een overeenkomst gesloten tussen de gemeente en het tankstation waarmee de verkoop van LPG wordt beëindigd. Een tankstation zonder LPG kent een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. Daarnaast worden in deze figuur de beoogde milieugevoelige functies binnen het plangebied weergeven.

f4.2 Ligging bedrijvigheid (inclusief van toepassing zijnde richtafstanden) omgeving plangebied



Feitelijke situatie

De bedrijfsactiviteiten in de omgeving van het plangebied passen binnen de toegestane milieucategorieën op basis van de vigerend bestemmingsplannen. Uit figuur 4.2 volgt dat uitsluitend voor de richtafstanden behorend bij de ten noorden gelegen percelen, en het LPG-tankstation aan het Keern, sprake is van een ligging binnen het plangebied. Binnen deze afstanden wordt echter niet voorzien in milieugevoelige functies, zoals volgt uit figuur 4.1. De gronden aan de noordzijde van het plangebied zijn namelijk bestemd voor verkeer. De gronden binnen de richtafstand van het LPG-tankstation zijn bestemd voor bedrijvigheid.

Overigens wordt opgemerkt dat, ondanks dat aan de van toepassing zijnde richtafstanden wordt voldaan, dit geen garantie biedt dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het betreft immers indicatieve afstanden welke, afhankelijk specifieke omstandigheden, kunnen afwijken van de afstanden zoals gesteld door de VNG-publicatie. In voorliggende situatie vraagt daarom de inpasbaarheid van de beoogde milieugevoelige functies in relatie tot het Dijklander Ziekenhuis, vanwege diens aard en schaal, om extra aandacht. Daarnaast is direct ten oosten van het plangebied de Omringlocatie Lindendael gesitueerd. Dit centrum beschikt over zorgwoningen voor circa 170 bewoners. Tevens zijn hier diverse voorzieningen en faciliteiten aanwezig zoals een restaurant, behandelcentrum e.d. Het meest dichtbij het plangebied gesitueerde deel van het wooncentrum betreft een woonblok. Hier vinden echter naar verwachting geen activiteiten plaats die belemmeringen voor de beoogde ontwikkelingen vormen. Daarnaast wordt dit centrum reeds omringd door woningen. De beoogde woningen zullen naar verwachting niet op kortere afstand tot het centrum worden

gesitueerd dan bestaande woningen. Voor de overige bedrijvigheid in de omgeving is eveneens geen aanleiding om te vermoeden dat de richtafstanden uit de VNG-publicatie niet toereikend zijn voor de beoordeling van de inpasbaarheid.

In 2019 is voor het Dijklander Ziekenhuis door Peutz akoestisch onderzoek[2] uitgevoerd. Hieruit volgde dat zonder het treffen van maatregelen in de nachtperiode sprake is van een overschrijding van de geluidgrenswaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van 40 dB (A) uit het Activiteitenbesluit. Hierbij werd geconcludeerd dat er, na het uitvoeren van geluidreducerende maatregelen bij het Dijklander Ziekenhuis en de verruiming van de geluidgrenswaarden middels een maatwerkvoorschrift, vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor de realisatie van de nieuwbouw. De hoogste geluidbelasting tijdens de nachtperiode treedt op ter plaatse van de locatie waar het thans voorzien is om een busstation te realiseren, zie figuur 4.3.

f4.3 Overschrijding geluidgrenswaarde nachtperiode



Om de beoogde woningbouw mogelijk te maken zullen er maatregelen getroffen moeten worden. Ingeval de redelijkerwijs te treffen maatregelen gerealiseerd zijn zal echter alsnog maatwerkvoorschrift opgesteld moeten worden voor de beoogde woningen. In het kader van het op te stellen maatwerkvoorschrift is de geluidsituatie nader onderzocht. In overleg met het Dijklander Ziekenhuis zijn daarbij de mogelijke maatregelen uitgewerkt. De

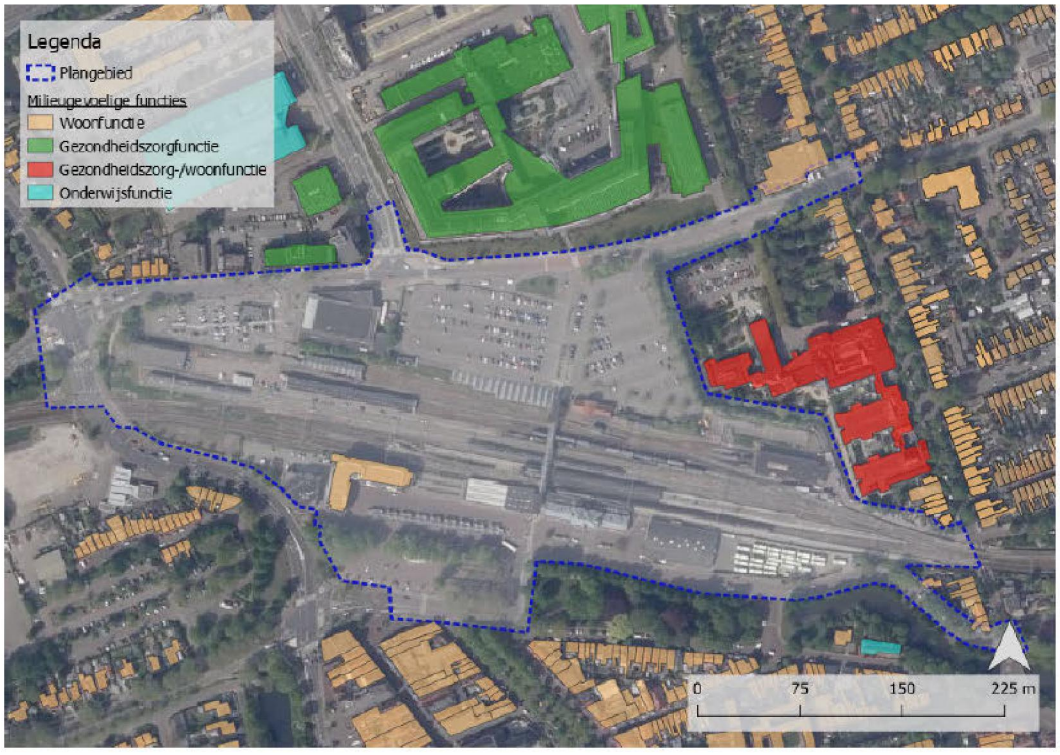
2 ' ndustr e en ra verkeers awaa ter p aatse van het n euwbouwp an te Hoorn' met kenmerk O 15980 3 NO d.d. 6 jun 2019.

resultaten van het nadere onderzoek naar de optredende geluidbelasting na mogelijke geluidreducerende maatregelen zijn opgenomen in rapport Peutz nr. [redacted] van 18 oktober 2023. Middels het toepassen van maatregelen bij het Dijklander Ziekenhuis en/of aan de gevels van woningen alsmede het opstellen een maatwerkvoorschrift met verhoogde geluidgrenswaarde worden de beoogde ontwikkelingen haalbaar geacht.

4.3 Bedrijvigheid binnen plangebied

Het plan voorziet naast milieugevoelige functies tevens in mogelijk milieubelastende functies. Zowel voor de beoogde milieugevoelige functies als de bestaande milieugevoelige functies zal beoordeeld moeten worden of hierbij sprake is van een inpasbare situatie. In de huidige situatie is ter plaatse van het plangebied en diens omgeving sprake van een aantal milieugevoelige functies. In figuur 4.4 worden de bestaande milieugevoelige functies weergeven.

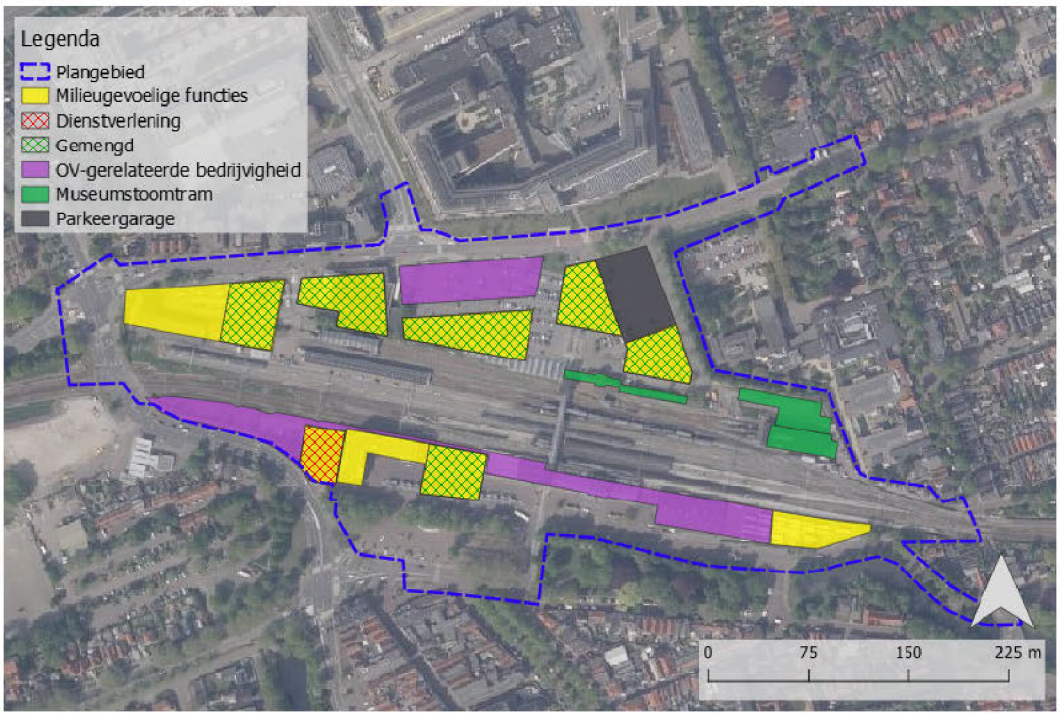
f4.4 Ligging bestaande milieugevoelige functies



Het nieuwe bestemmingsplan voorziet onder andere in OV-gerelateerde bedrijvigheid, een parkeergarage en dienstverlening. Daarnaast wordt een deel van de gronden aangewezen als Gemengd. Hier zijn naast woningbouw diverse functies mogelijk waaronder kantoren, dienstverlening, verblijfsaccommodaties, sportvoorzieningen en detailhandel. Alsmede is ter plaatse van een deel van deze gronden een hotel toegestaan. Tevens is de Museumstoomtram binnen het plangebied gesitueerd. In figuur 4.5 worden de mogelijk milieubelastende functies binnen het plangebied weergeven. De milieugevoelige functies

worden eveneens weergeven in deze figuur. Bovendien bevindt zich te midden van het plangebied het spoor, alsmede het spoorwegemplacement Hoorn.

f4.5 Milieubelastende functies binnen plangebied



Onderstaand worden de diverse functies binnen het plangebied nader toegelicht, en worden de van toepassing zijnde richtafstanden aangegeven.

Museumstoomtram

Binnen het plangebied is de Museumstoomtram gesitueerd. Musea behoren op basis van de VNG-publicatie tot milieucategorie 1. Hiervoor geldt binnen een gemengd gebied een richtafstand van 0 meter. De Museumstoomtram is echter niet te beschouwen als een regulier museum, waarmee deze richtafstand dan ook niet aansluit op deze functie. Ter plaatse van het museum vinden namelijk ook railactiviteiten (werkplaats, station, seinhuis en deels spooremplacement) plaats. Hiermee zijn de richtafstanden voor een rangeerterrein beter van toepassing op de Museumstoomtram. Voor een rangeerterrein geldt een richtafstand van 100 meter in gemengd gebied. Aan deze richtafstand wordt niet voldaan. Gezien de korte afstand tot de beoogde milieugevoelige functies vraagt de Museumstoomtram om een nadere beschouwing. De Museumstroomtram betreft een type C-inrichting conform het Activiteitenbesluit, en is derhalve vergunningplichtig. In de vergunning van de Museumstoomtram zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van onder andere geluid en luchtkwaliteit. Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met de nieuwe milieugevoelige functies, welke mogelijk worden gemaakt middels het nieuwe bestemmingsplan, nabij de Museumstoomtram. Akoestisch onderzoek dient hierbij aan te tonen of de beoogde ontwikkeling inpasbaar is.

Door gemeente Hoorn is bovendien aangegeven dat er enkele wijzigingen doorgevoerd zullen worden aan de Museumstoomtram. Het voornemen bestaat onder andere om een nieuwe werkloods te realiseren, en om het aantal sporen uit te breiden. Hiermee zal ook de vergunning gewijzigd moeten worden. In dat kader, en voor de ontwikkeling van milieugevoelige functies op korte afstand van de Museumstoomtram, is nader akoestisch onderzoek uitgevoerd. De uitgangspunten en resultaten van dat onderzoek zijn opgenomen in rapport Peutz nr. OE 15219-26-RA-002. Hierbij zijn de mogelijkheden voor milieugevoelige functies op korte afstand van de Museumstoomtram nader worden beschouwd. De meest dichtstbijzijnde milieugevoelige functies bevinden zich in de huidige situatie op circa 17 meter afstand. De beoogde milieugevoelige functies binnen het plangebied bevinden zich echter op kortere afstand. Uit het nadere akoestische onderzoek blijkt dat de gewenste activiteiten van de Museumstoomtram en de beoogde woningen verenigbaar zijn binnen voorgestelde realistische geluidgrenswaarden en maatregelen aan de beoogde woningen.

Parkeergarage

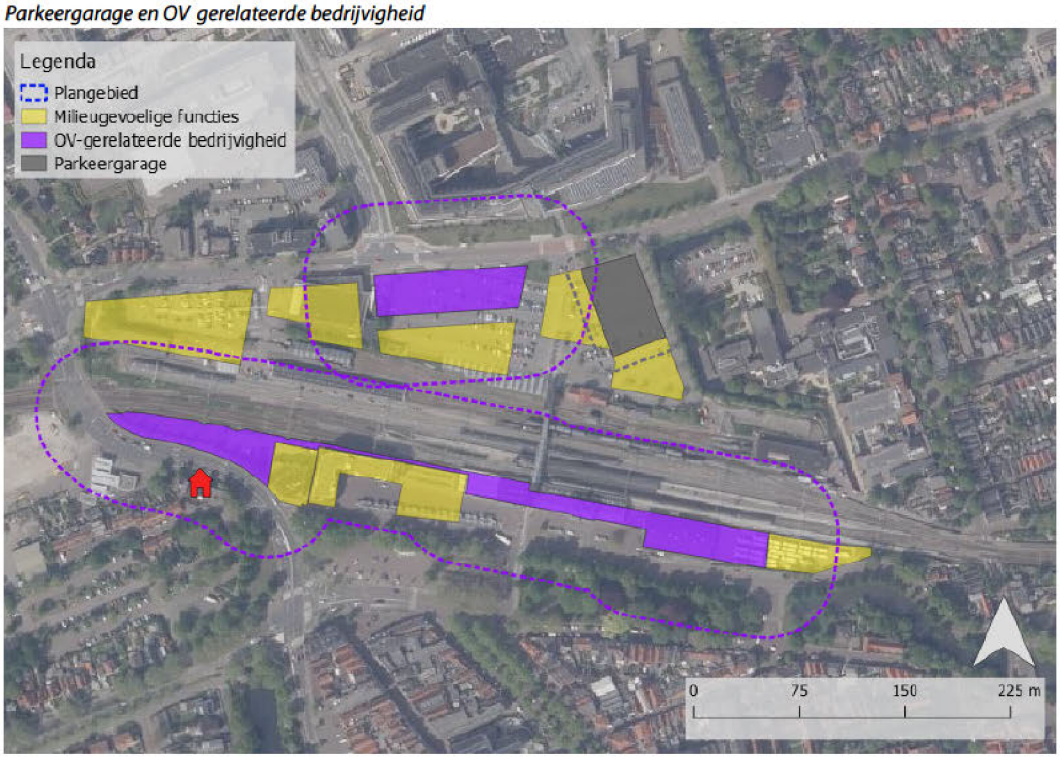
Ter plaatse van het plangebied is een openbare parkeergarage voorzien. Een parkeergarage behoort tot maximaal milieucategorie 2. Hiervoor geldt een richtafstand van 10 meter binnen gemengd gebied. Zoals uit figuur 4.6 volgt wordt hier voor de beoogde milieugevoelige functies binnen het plan niet aan voldaan. De beoogde milieugevoelige functies zijn direct grenzend aan de parkeergarage gesitueerd. Geluid is hierbij het maatgevend aspect. Bovendien wordt opgemerkt dat ook een parkeergarage voor bewoners wordt gerealiseerd. Alsmede kan op overige plaatsen binnen het plangebied geparkeerd worden. Deze parkeergelegenheid kan echter niet worden aangemerkt als bedrijvigheid. Dergelijke parkeergelegenheid behoort tot de woningbouw en is alsmede gebruikelijk op korte afstand van woonfuncties, en wordt derhalve niet nader beschouwd. Dit neemt niet weg dat dit bij de uitwerking van de plannen – mede in het kader van een goede ruimtelijke ordening – op zorgvuldige wijze wordt meegenomen.

De openbare parkeergarage is een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Hiermee zijn de geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit van toepassing op de parkeergarage. Thans zijn er openingen voorzien in de parkeergarage. Met name de maximale geluidniveaus ten gevolge van het dichtslaan van autoportieren zullen daarbij mogelijk kunnen leiden tot hogere geluidniveaus dan op grond van het Activiteitenbesluit in eerste aanleg worden toegelaten. Daarbij zij aangetekend dat de openbare parkeergelegenheid bij andere woningen in de stad ook tot dergelijke situaties leidt. In die zin zou de geluidimmissie vanuit de parkeergarage niet anders beoordeeld hoeven te worden, en zou kunnen worden aangenomen dat sprake is van een aanvaardbare situatie.

Aangezien sprake zal zijn van een inrichting in het kader van de Wet milieubeheer zal nader getoetst moeten worden of wordt voldaan aan de van toepassing zijnde geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Met betrekking tot de maximale geluidniveaus zullen, gezien de korte afstand tot milieugevoelige functies, naar alle verwachting maatregelen en/of maatwerkvoorschriften benodigd zijn. Daarbij kan gedacht worden aan het situeren van niet geluidgevoelige functies aan de zijde van de

parkeergarage, of het dicht uitvoeren van de parkeergarage. Dit betreffen gangbare maatregelen, welke bij de verdere planuitwerking om aandacht vragen, en die over het algemeen niet zullen leiden tot een niet-realiseerbare plansituatie.

f4.6 Parkeergarage en OV gerelateerde bedrijvigheid



OV gerelateerde bedrijvigheid

Ter plaatse van de gronden alwaar OV-gerelateerde bedrijvigheid is toegestaan, zijn onder andere stationgerelateerde en spoorgerelateerde voorzieningen toegestaan, waaronder detailhandel, stationsrestauratie, beheer en onderhoud. Tevens zijn ter plaatse van deze gronden nutsvoorzieningen (inclusief een onderstation) en parkeervoorzieningen voor zowel auto s als fietsen toegestaan. Deze bedrijvigheid behoort naar alle verwachting maximaal tot milieucategorie 3.2, aangezien een trein- en busstation tot deze milieucategorie behoort. Voor deze bedrijvigheid geldt een richtafstand van 50 meter in gemengd gebied. Aan deze richtafstand wordt voor de beoogde milieugevoelige functies niet voldaan, zie ook figuur 4.6. Dit vraagt daarom om een nadere beschouwing.

Ter plaatse van het ten noorden gelegen perceel waarvoor niet aan de van toepassing zijnde richtafstand wordt voldaan, zal een busstation worden gesitueerd. Een busstation wordt niet aangemerkt als een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Dit onder andere omdat de in de bussen aanwezige verbrandingsmotoren niet permanent op het busstation aanwezig zijn. De bussen worden gezien als wegverkeer. De bussen komen aan, blijven een aantal minuten staan, en vertrekken vervolgens weer. In het kader van een goede ruimtelijke ordening vraagt dit busstation echter wel om aandacht. Een dergelijke functie op korte afstand van woningen is niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving. Daarnaast is in de

nachtperiode slechts in beperkte mate sprake van het aan- en afrijden van bussen. Hiermee leiden de activiteiten ter plaatse van het busstation naar alle verwachting niet tot slaapverstoring. Op korte afstand van het busstation bevinden zich geen bestaande milieugevoelige functies. De beoogde nieuwe milieugevoelige functies worden de meest dichtstbijzijnde milieugevoelige functies. Daar dit nieuwbouw betreft kan bij de uitwerking hiervan rekening gehouden worden met het geluid als gevolg van de komende en vertrekkende bussen. De verkeersbewegingen van en naar het busstation over de openbare weg zijn bovendien reeds meegenomen in akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai[3]. Als gevolg van wegverkeer over de Van Dedemstraat is bovendien reeds sprake van relatief hoge geluidbelastingen ter plaatse van de gevels van de bebouwing welke rondom het busstation zijn gelegen. Voor deze bebouwing zal aldus reeds rekening gehouden moeten worden met relatief hoge geluidbelastingen.

Bovendien bevinden er zich nieuwe en reeds bestaande milieugevoelige functies (aan het Keern) binnen de richtafstanden van de meer ten zuiden van het plangebied gelegen OV-gerelateerde bedrijvigheid, zie figuur 4.6. In de huidige situatie is ter plaatse van de betreffende percelen eveneens reeds sprake van bedrijvigheid. In de huidige situatie is sprake van een onderhoudsplaats voor bussen in het ten oosten van het stationsgebouw gelegen pand. Direct grenzend aan dit pand zullen milieugevoelige functies worden gesitueerd. Indien hier in de toekomstige situatie alsnog sprake is van onderhoudswerkzaamheden vraagt dit om extra aandacht. Mogelijk zullen in de regels van het bestemmingsplan voorwaarden opgenomen moeten worden om zorg te dragen dat sprake is van een inpasbare situatie.
Naar verwachting zullen er ter plaatse van deze percelen geen nieuwe bedrijfsactiviteiten worden gesitueerd welke mogelijk tot hinder leiden. Naar verwachting zullen hier, net zoals in de huidige situatie, overwegend functies gesitueerd worden welke ondersteunend zijn aan het NS-station. Deze zullen overwegend behoren tot milieucategorie 1 of 2. Voor activiteiten uit milieucategorie 1 geldt dat deze in gemengd gebied grenzend aan milieugevoelige functies gesitueerd kunnen worden. Functies met een hogere milieubelasting zullen op zorgvuldige wijze worden ingepast, en indien nodig bouwkundig afgescheiden van woningen en andere milieugevoelige functies uitgevoerd worden. De beoogde milieugevoelige functies binnen het plan zullen voor deze functies daarnaast de meest dichtstbijzijnde milieugevoelige functies zijn. Bij de verdere uitwerking van de beoogde ontwikkeling zal daarom (bouwtechnisch) rekening gehouden moeten worden met een optimale inpasbaarheid van de verschillende beoogde functies.

Aan de westzijde zal aan het Keern een onderstation worden gerealiseerd ter vervanging van een bestaand onderstation. In dit onderstation zullen transformatoren en spanningsregelaars worden opgesteld. De afstand tot bestaande en beoogde gevoelige functies betreft (ten minste) circa 40m. Voor de milieubelasting ten gevolge van het onderstation zal het aspect geluid bepalend zijn. Omdat echter alle installaties intern zijn opgesteld (binnen een gebouw) is de geluiduitstraling richting de omgeving dermate beperkt dat er naar verwachting ruimschoots voldaan kan worden aan de standaard geluidgrenswaarden uit het

3 Rapportage 'Bestemm ngsp an Poort van Hoorn: Stat onsgeb ed: Onderzoek naar de ge u dbe ast ng ten gevo ge van weg en ra verkeersonderzoek' u t 2021 van Peutz.

Activiteitenbesluit milieubeheer. Het onderstation kent daarmee een verwaarloosbare milieubelasting en een nadere beschouwing is om die reden niet aan de orde.

Gemengde functies en dienstverlening

Middels het nieuwe bestemmingsplan worden ter plaatse van de gronden die de bestemming Gemengd kennen, naast woningen, onder andere maatschappelijke voorzieningen, kantoren, dienstverlening, sportvoorzieningen detailhandel en/of horecavoorzieningen (waaronder een hotel) mogelijk gemaakt. Ter plaatse van de gronden met de bestemming Dienstverlening worden naast woningen dienstverlenende bedrijven toegestaan. In figuur 4.5 wordt de ligging van deze bestemmingen weergeven. De concrete invulling van deze functies is thans nog niet bekend. De beoogde overige functies zijn naar alle verwachting van kleinschalige aard. Deze zullen naar verwachting hoofdzakelijk behoren tot milieucategorie 1 of 2. Voor activiteiten uit milieucategorie 1 geldt dat deze in gemengd gebied grenzend aan milieugevoelige functies gesitueerd kunnen worden. Functies met een hogere milieubelasting zullen op zorgvuldige wijze worden ingepast, en indien nodig bouwkundig afgescheiden van woningen en andere milieugevoelige functies uitgevoerd worden. Deze functies zullen daarbij moeten voldoen aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit, waarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt geborgd.

Omdat de ontwikkeling zelf ook de realisatie van woningen omvat, zullen dit overigens voor deze beoogde functies naar verwachting de dichtstbijzijnde milieugevoelige functies zijn. Bij de verdere uitwerking van de beoogde ontwikkeling zal derhalve reeds (bouwtechnisch) rekening gehouden moeten worden met een optimale inpasbaarheid van de verschillende beoogde functies. Bij de beoogde ontwikkeling zal daarbij zeker gesteld moeten worden dat het goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de bestaande (en toekomstige) woningen niet in het geding komt.

Spoorwegemplacement

Het spoorwegemplacement binnen het plangebied vormt een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en beschikt over een omgevingsvergunning milieu. Voor een groot aantal inrichtingen zijn in het Activiteitenbesluit algemene regels opgenomen. Voor bepaalde typen inrichtingen geldt (daarnaast) een omgevingsvergunningplicht voor het aspect milieu. Het spoorwegemplacement beschikt over een omgevingsvergunning milieu. Het bevoegd gezag neemt dan geluidvoorschriften op in de omgevingsvergunning milieu. In de omgevingsvergunning staan geluidgrenswaarden aangegeven op specifieke beoordelingsplaatsen bij bestaande woningen. Voor de beoogde nieuwe milieugevoelige functies gelden echter nog geen geluidgrenswaarden. De gemeente heeft in het gemeentelijk geluidbeleid ook geen specifiek toetsingskader voor emplacementen opgenomen. Opgemerkt wordt dat het spoor verder valt onder het doorgaand spoorverkeer, en wordt wat betreft geluid meegenomen in het onderzoek naar railverkeerslawaai.

In het kader van de vergunningverlening aan de inrichting is van belang of aan dan te stellen geluidgrenswaarden voldaan kan worden. In voorliggende situatie kan daarvoor worden aangesloten bij de landelijke *Handreiking industrielawaai en vergunningverlening,* alsmede de

van toepassing zijnde geluidgrenswaarden bij bestaande woningen. In tabel 4.1 worden de ten hoogst toegestane geluidniveaus ter plaatse van bestaande woningen weergeven. Dit betreft de in het akoestisch onderzoek behorend bij de wijzigingsvergunning uit 2013 opgenomen vergunningvoorschriften. Mogelijk zijn deze vergunningvoorschriften niet meer actueel, daar in het voornoemde akoestisch onderzoek hogere geluidniveaus worden berekend.

t4.1 *Maximaal vergunde geluidgrenswaarden*

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (dB(A))			Maximale geluidniveau
Dag	*Avond*	*Nacht*	
41	44	45	83

Het ligt voor de hand om in eerste instantie uit te gaan van een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde op grond van de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering voor een gemengd gebied. Deze waarde is tevens gelijk aan de standaardgrenswaarde voor bedrijven conform het Activiteitenbesluit en de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening voor het gebiedstype "woonwijk in de stad". Het vaststellen van hogere grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) (en het maximaal geluidsniveau (L_{Amax})) dan de standaardwaarde is onder voorwaarden mogelijk. Bij het stellen van hogere geluidgrenswaarden moet het binnenniveau worden gewaarborgd. Opgemerkt wordt dat de beoogde geluidgevoelige functies op kortere afstand tot het emplacement worden gesitueerd dan de bestaande woningen.

Op basis van het akoestisch rekenmodel[4] dat ten grondslag ligt aan de vigerende vergunning is de optredende geluidbelasting conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (HMRI) inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de beoogde geluidgevoelige functies. Hierbij zijn enige discrepanties vernomen tussen het aangeleverde rekenmodel en de daadwerkelijke situatie ten aanzien van de bebouwing ter plaatse van het emplacement. Een van de panden ter plaatse van het emplacement ontbreekt bijvoorbeeld in het rekenmodel. Opgemerkt wordt dat en verdere controle van het rekenmodel niet heeft plaatsgevonden. In voorliggende situatie is uitgegaan van het aangeleverde rekenmodel. In het rekenmodel is enkel de modellering van spoor 10 aangepast. De geluidemissie als gevolg van spoor 10 is middels puntbronnen gemodelleerd in het rekenmodel. Deze mobiele bron is in voorliggende situatie te grof gemodelleerd in relatie tot de afstand tot de beoordelingsposities. Deze bron is aldus in meer detail gemodelleerd. In het rekenmodel zijn de bebouwing en toetspunten overeenkomstig het akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeerslawaai toegevoegd. Nader onderzoek naar de verenigbaarheid van de activiteiten van het emplacement en de dientengevolge optredende geluidniveaus met de beoogde woningbouw is opgenomen in rapport Peutz OE 15219-26-RA d.d. 18 oktober 2023. Uit dat onderzoek blijkt dat uitgaande van realistische geluidgrenswaarden (welke enigszins hoger zijn dan de standaard richtwaarden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening voor binnenstedelijke woningbouw) en maatregelen aan de beoogde

4 Voor de nvoergegevens van het rekenmode wordt verwezen naar rapport .2011.1466.00.R001v8 van DGMR d.d. 14 me 2013, wat ten gronds ag gt aan de v gerende vergunn ng.

woningen het emplacement en de beoogde woningbouw naast elkaar kunnen bestaan en sprake zal zijn van een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat. Voor de beoogde woningen waar de berekende geluidniveaus hoger bedragen dan de voorgestelde geluidgrenswaarden zullen in het bestemmingsplan regels worden opgenomen waarmee maatregelen aan de woningen die de geluidniveaus verlagen tot de voorgestelde geluidgrenswaarden verplicht worden gesteld.

Binnenniveau

Teneinde een goed binnenniveau te waarborgen zijn in het bestemmingsplan regels opgenomen waarmee voor woningen waar de geluidbelasting vanwege het emplacement (en tevens ten gevolge van de Museumstoomtram) hoger bedraagt dan standaard te hanteren geluidgrenswaarden voor binnenstedelijke woningen een binnenniveau wordt gewaarborgd van 30 dB(A)-etmaalwaarde en 40 dB(A) voor maximale geluidniveaus in de nachtperiode. Hiermee is sprake van een 5 dB strengere eis dan de standaardwaarde voor het binnenniveau van 35 dB(A)-etmaalwaarde c.q. 45 dB(A) voor het maximale geluidniveau in de nachtperiode.

5 Conclusie

De beoogde ontwikkeling omvat onder andere de realisatie van woningen, welke als milieugevoelig kunnen worden aangemerkt. In de omgeving van de beoogde ontwikkeling is daarnaast sprake van de aanwezigheid van een aantal bedrijven. Daarnaast biedt het nieuwe bestemmingsplan ook mogelijkheden voor de realisatie van overige functies, zoals OV-gerelateerde bedrijvigheid, een parkeergarage en dienstverlening.

Uit voorliggend onderzoek volgt dat een aantal bedrijfsactiviteiten om nadere aandacht vragen. Met name het spoorwegemplacement en de Museumstoomtram leiden tot relatief hoge geluidbelastingen ter plaatse van de gevels van de beoogde milieugevoelige functies. Hier zullen verhoogde geluidgrenswaarden en maatregelen benodigd zijn, hetgeen nader is uitgewerkt in het akoestisch onderzoek van beide inrichtingen. Tevens zullen randvoorwaarden in het bestemmingsplan opgenomen moeten worden om te komen tot een inpasbare situatie, hetgeen in deze rapportage kort is omschreven.

Ook het Dijklander Ziekenhuis en de parkeergarage vragen in voorliggende situatie om aandacht, waarbij nader onderzoek ten aanzien van het Dijklander Ziekenhuis is verricht. Ter plaatse van zowel bestaande als beoogde milieugevoelige functies – al dan niet rekening houdend met aanvullende maatregelen – zal echter naar verwachting sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat. Bij de verdere uitwerking van het plan dient rekening gehouden te worden met het op een passende afstand situeren van nieuwe milieubelastende en milieugevoelige functies. Indien nodig zullen hier eveneens maatwerkvoorschriften en/of (bouwkundige) maatregelen aan de orde zijn.

Zoetermeer,

Dit rapport bevat 21 pagina s.

[redacted]