

Nota van beantwoording overlegreacties en Zienswijzen partiële herziening bestemmingsplan Kreekrijk

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Anonimisering	3
2	Overlegreacties.....	4
3	Zienswijzen	13

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Deze Nota van beantwoording overlegreacties en zienswijzen heeft betrekking op de overlegreacties en zienswijzen die zijn ingediend in verband met het voornemen van het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad om het bestemmingsplan partiële herziening Kreekrijk ter besluitvorming voor te dragen aan de gemeenteraad van Zaanstad.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft 3 februari voor een periode van zes weken (dus tot en met 16 maart 2022) ter inzage gelegen. Het bijbehorende m.e.r.-beoordelingsbesluit en het ontwerpbesluit hogere waarden voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting hebben deze periode eveneens ter inzage gelegen.

Van de terinzagelegging is kennisgeving gedaan in het Gemeenteblad van Zaanstad (Gemeenteblad 2022, 38845, d.d. 02-02-2022). En het Zaans stadsblad

De stukken waren digitaal te raadplegen op de website van de gemeente Zaanstad. Het ontwerpbestemmingsplan heeft ook digitaal ter inzage gelegen op de landelijke website: www.ruimtelijkeplannen.nl. Het inzien van de papieren stukken was na een afspraak met de gemeente Zaanstad ook mogelijk.

Gedurende de terinzagetermijn is eenieder in de gelegenheid gesteld (schriftelijk of mondeling) zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen. Over het ontwerpbesluit hogere waarden geluid konden alleen belanghebbenden een zienswijze indienen.

Binnen de terinzagetermijn zijn twee zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ontvangen. Deze zienswijzen zijn ontvankelijk en in behandeling genomen. Er zijn binnen de terinzagetermijn geen zienswijzen op het ontwerpbesluit hogere waarden geluid ontvangen.

Op basis van het ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente Zaanstad ook het overleg conform artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening gevoerd met de overlegpartners.

In het volgende hoofdstukken zijn de overlegreacties (hoofdstuk 2) en zienswijzen (hoofdstuk 3) beantwoord en is per overlegreactie en zienswijze aangegeven of deze aanleiding geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.2 Anonimisering

Op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens; naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toe stemming van de betreffende personen. In voorliggende nota wordt hieraan voldaan door natuurlijke personen die een zienswijze hebben gegeven niet bij naam te noemen. Bestuursorganen zijn niet geanonimiseerd weergegeven.

2 Overlegreacties

Het ontwerpbestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) toegezonden aan de volgende instanties:

- Provincie Noord-Holland;
- Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland,
- ProRail,
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
- Rijkswaterstaat
- GGD Zaanstreek Waterland
- Kontakt Milieubeheer Zaanstreek
- Wijkoverleg Assendelft
- Milieufederatie Noord-Holland
- Vereniging Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer Water, Land & Dijken
- LTO Noord
- Vogelbeschermingswacht
- Staatsbosbeheer
- Gemeente Beverwijk

Van de Provincie Noord-Holland, de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, de GGD, ProRail en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is een inhoudelijke reactie ontvangen. Deze reacties zijn hieronder samengevat en van antwoord voorzien.

Provincie Noord-Holland	Inhoud overlegreactie	Reactie gemeente
a.	Het betreft een herziening van een binnenstedelijk plan gelegen binnen de LIB5 contour volgens de OV NH2020. Het vorige plan dateert uit 2014 terwijl de regels omtrent rekenschap inzake deze LIB5 contour dateren uit 2017. In het vorige plan uit 2014 is hier waarschijnlijk niet naar gekeken, omdat de regio toen nog niet de huidige afspraken gemaakt had. Op onze website van de provincie staan handige tools voor rekenschap in het kader van de motiveringsplicht. Er moet voldaan worden aan artikel 6.24 van de OVNH2020.	In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 3.3.2) wordt reeds ingegaan op de OV NH2020. In dat kader wordt ook ingegaan op het onderwerp LIB5. Artikel 6.24 wordt echter niet expliciet genoemd. In paragraaf 5.6 wordt ingegaan op het aspect geluid. In dat kader wordt tevens genoemd dat vanwege de ligging binnen de LIB5 contour de geluidbelasting vanwege vliegverkeer wordt meegenomen in de cumulatieve geluidbelasting. De overlegreactie van de provincie wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het plan.
Conclusie	Naar aanleiding van de overlegreactie van de Provincie Noord-Holland wordt paragraaf 3.3.2 van de toelichting aangevuld.	

Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland	Inhoud overlegreactie	Reactie gemeente
a.	Vorig jaar heeft de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland naar aanleiding van de rapporten externe veiligheid al een advies uitgebracht. Het verzoek van de veiligheidsregio is om dat eerdere advies te beschouwen als het advies op het ontwerp bestemmingsplan.	Naar aanleiding van de eerdere reactie van de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland zijn waar nodig aanpassingen doorgevoerd in de rapportages omtrent externe veiligheid. Deze bijgewerkte rapportages maken reeds onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan.
Conclusie	Naar aanleiding van de overlegreactie van de Veiligheidsregio Zaanstreek – Waterland vinden er geen wijzigingen aan het bestemmingsplan plaats.	

Prorail	Inhoud overlegreactie	Reactie gemeente
a.	ProRail ziet voor de spitsuren de volgende mobiliteitsontwikkelingen voor Zaanstad tot 2040: • Rijkswegen: Via de A7, A8 en A9 wordt de gemeente slechter bereikbaar; • Reizigerstreinen: Er zijn knelpunten tussen Alkmaar en Amsterdam, maar alle reizigers kunnen nog mee. Het ligt volgens ProRail voor de hand om de mobiliteitsbehoefte duurzaam te faciliteren, met onder andere een parkeernorm die past bij het nabije station Krommenie Assendelft.	In de partiële herziening worden geen aanpassingen gedaan op het onderdeel parkeren. Overigens ligt het station Krommenie-Assendelft niet binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.
Conclusie	Naar aanleiding van de vooroverlegreactie van ProRail vinden er geen wijzigingen aan het bestemmingsplan plaats.	

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK)	Inhoud overlegreactie	Reactie gemeente
a.	<u>Verbeelding</u> Ten opzichte van het moederplan Kreekrijk worden er in dit herzieningsbestemmingsplan 3 wooncomplexen met een woonbestemming in de groenzone langs het spoor mogelijk gemaakt. Deze woonbestemmingen mét bouwvlak staan nu tot over de persleiding van het hoogheemraadschap ingetekend. Er kan sowieso niet boven de persleiding gebouwd worden dus deze bouwvlakken dienen worden verkleind. Met (de leidingbeheerder van) HHNK zijn in het verleden afspraken gemaakt over de afstand van de ontwikkeling tot de persleiding. De Verbeelding dient hierop aangepast te worden. Het hoogheemraadschap zal deze afspraken nog nazenden. Uitgangspunt voor de nieuwe stedelijke waterlopen in Kreekrijk is minimaal 8 meter waterbreedte. Langs de spoorzone liggen er nu bredere waterlopen met bestemming Water ingetekend evenwijdig aan de persleiding. Zie paarse locaties in bijgevoegd kaartje. Vanuit klimaatadaptatie is het wenselijk om meer waterberging te realiseren maar er dient nog wel nader onderzocht worden of dit op voldoende afstand van de persleiding plaatsvindt. Daarom adviseert het hoogheemraadschap om de waterloop 8 meter breed als Water te bestemmen en de 'overbreedte' tussen het water en de persleiding als 'Groen' te bestemmen. Dit biedt meer flexibiliteit in het bestemmingsplan t.a.v. de inrichting doordat binnen bestemming Groen ook water kan worden gerealiseerd. Of is het ook mogelijk om water niet te graven als het wél bestemd is als Water? Bovenstaande opmerkingen over de bestemmingen nabij de persleiding verdienen extra aandacht gezien de recente gemeten verplaatsingen van de leiding a.g.v. de aangebrachte voorbelastingen!! Het HHNK heeft hier graag nog nader overleg over met de gemeente en initiatiefnemers om tot de juiste bestemmingen nabij de persleiding te komen. Langs de noordwestzijde van Kreekrijk wordt een nieuwe waterloop gegraven als afscheiding tussen het stedelijk en landelijk gebied. Deze waterloop gaat onderdeel uitmaken van het stedelijk peilgebied van Kreekrijk/Saendelft West met een streefwaterpeil van NAP-2,13 meter. Dit betekent dat ook het landelijk gebied grenzend aan deze waterloop onder invloed komt van dit hogere waterpeil. Het betreft een (geringe) peilopzetting t.o.v. het agrarische waterpeil van NAP-2,25/-2,35 (zomer-/winterpeil). De agrarische percelen vallen buiten de bestemmingsplan van Kreekrijk maar hebben dus wel invloed op de realisatie ervan. In het verleden waren er vanuit het Strategisch Groen Project (de Omzoom) ideeën om langs deze	Boven de persleiding wordt niet gebouwd. De bestemmingsvlakken reiken inderdaad tot boven de persleiding, maar de binnen de bestemmingsvlakken aanwezige bouwvlakken bevinden zich niet boven de persleiding De bebouwing zal niet worden gerealiseerd voorbij de eerder afgesproken deformatielijn. Voorbij deze lijn zal enkel de realisatie van een aantal parkeerplaatsen, wegenstructuur en water plaatsvinden. Hier dienen voorzieningen voor te worden getroffen welke de ontwikkelende partijen op korte termijn, voor realisatie, nader met u willen afstemmen. Een bestemming verplicht niet tot het daadwerkelijk realiseren van water. Binnen de waterbestemming zijn, zoals bepaald in het bestemmingsplan Kreekrijk 2014 bijvoorbeeld ook groenvoorzieningen toegestaan. Binnen de waterbestemming is hiermee voldoende flexibiliteit aanwezig om het beoogde water op een manier te realiseren zonder negatieve effecten op de persleiding. Afstemming zal plaatsvinden. Zie ook het antwoord hierboven. Zie ook antwoorden hierboven. Ontwikkelende partijen willen dit graag afstemmen voor realisatie. Deze watergang maakte ook al onderdeel uit van het bestemmingsplan Kreekrijk uit 2014 en is in de partiële herziening niet verschoven in de richting van de agrarische percelen. Wel is er aan de kant van Kreekrijk wat gewijzigd aan de begrenzing van de watergang.

b.	noordwestelijke waterloop aan de agrarische zijde nog een recreatief fietspad aan te leggen. Dit fietspad had dan ook de functie als peilscheiding tussen het stedelijk en landelijk waterpeil. Gaat er nog steeds een fietspad komen? Of dient er door de ontwikkelpartijen nadere afstemming te komen met aangrenzende agrariërs/perceeeigenaren om deze agrarische rand geschikt te maken voor het stedelijk waterpeil? HHNK staat op het standpunt dat deze agrarische rand onderdeel is van de ontwikkeling Kreekrijk (i.v.m. de peilopzetting) maar tot op heden is dit aspect onderbelicht gebleven. Het HHNK heeft hier graag nog nader overleg over met de gemeente en initiatiefnemers. <u>Toelichting</u> In paragraaf 2.3 wordt gesproken over de toekomstige ontwikkeling van Recreatiegebied de Omzoom. In relatie tot het fietspad langs de Westzijde van Kreekrijk is het hoogheemraadschap benieuwd hoe concreet deze ontwikkeling is en wanneer dit opgepakt gaat worden. In hoofdstuk 5.2 staat de waterparagraaf opgenomen. Als onderdeel van deze partiele herziening van bestemmingsplan Kreekrijk heeft hiervoor in afstemming met het hoogheemraadschap een actualisatie van de watertoets plaatsgevonden. De oplegnotitie Watertoets Kreekrijk (d.d. 18-11-2021, bijlage 4 bij de toelichting) is hiervan het resultaat. Positief is dat Kreekrijk een waterrijke woonwijk wordt waarbij extra open water wordt gerealiseerd om zo ook beter in te spelen op toekomstige extreme neerslagsituaties. En ten opzichte van het moederplan Kreekrijk uit 2014 is tegenwoordig het klimaatadaptief inrichten bij ontwikkelingen een belangrijk aspect geworden. Dit aspect betreft meer dan alleen een overmaat aan oppervlaktewater aanleggen. Ook inspelen op droogte en hittestress zijn hierbij belangrijke onderdelen. Deze klimaatadaptieve inrichting is een verantwoordelijkheid van HHNK én gemeente Zaanstad en zou nog uitgebreider in de waterparagraaf opgenomen moeten worden. In paragraaf 5.9 Kabels en Leidingen wordt alleen gesproken over de aanwezige gasleiding langs het spoor. Parallel aan deze gasleiding ligt er echter ook een belangrijke afvalwaterpersleiding van het hoogheemraadschap die hier ook genoemd zou moeten worden, gezien de directe relatie met de ontwikkeling van Kreekrijk.	Dit is niet relevant bij de vaststelling van de partiële herziening. Ter kennisgeving aangenomen dat het HHNK dit een positief punt vindt. De inrichting van Kreekrijk ligt grotendeels al vast in het bestemmingsplan Kreekrijk uit 2014. De eventuele uitgangspunten voor een klimaatadaptieve inrichting, zoals die zijn gehanteerd in 2014 blijven leidend voor de verdere realisatie van Kreekrijk. De afvalwaterpersleiding zal worden genoemd in paragraaf 5.9
-----------	---	---

c.	<u>Regels</u> Met betrekking tot de van belanghebbende regels voor het hoogheemraadschap wordt met name verwezen naar het moederplan Kreekrijk uit 2014.	
Conclusie	Naar aanleiding van de overlegreactie van het HHNK wordt de afvalpersleiding genoemd in de paragraaf over kabels en leidingen in de toelichting. Verder zijn aanpassingen aan het bestemmingsplan niet aan de orde.	

GGD Zaanstreek-Waterland	Inhoud overlegreactie	Reactie gemeente
a.	Algemene aanbevelingen: - Zaanstad heeft een visie op gezondheid geformuleerd. Wij vinden dit niet terug in het beleidskader en adviseren u dit toe te voegen - Zaanstad heeft een Omgevingsvisie geformuleerd. Wij vinden dit niet terug in het beleidskader en adviseren u dit toe te voegen. Gezondheid is een van de 7 thema's in de Omgevingsvisie van Zaanstad. De GGD adviseert om, conform de ambities geformuleerd in de Omgevingsvisie, de diverse onderwerpen onder alle ambities ook vanuit het perspectief gezondheidsbevordering en gezondheidsbescherming te benaderen. - Er zijn verschillende raakvlakken tussen de thema's van de Omgevingsvisie en de ambities voor het bestemmingsplan. De GGD adviseert om 'gezondheid' toe te voegen aan het toetsingskader en te relateren aan de andere items.	Het opnemen van een visie op de gezondheid in het beleidskader van een bestemmingsplan is niet gebruikelijk. Met dit bestemmingsplan wordt aangesloten op wat gebruikelijk is in de gemeente Zaanstad. De omgevingsvisie is nog niet definitief vastgesteld en vormt daarmee dus nog geen onderdeel van het beleidskader van dit bestemmingsplan. De omgevingsvisie is nog niet definitief vastgesteld en vormt daarmee dus nog geen onderdeel van het beleidskader van dit bestemmingsplan. Er wordt dan ook nog geen verwijzing gemaakt naar de thema's uit de omgevingsvisie.

b.	Onze GGD wil graag een aantal specifieke, voor de gezondheid relevante aandachtspunten en adviezen meegeven over geluid en luchtkwaliteit: • In het plangebied worden woningen geplaatst dichtbij de provinciale weg en de spoor, dit specifieke deel betreft voornamelijk sociaal woningbouw met de (latere) mogelijkheid tot het realiseren van scholen in de buurt. • Geluidsoverlast door vliegverkeer wordt gemeld uit de omgeving Assendelft/ Krommenie.	Dit wordt ter kennisgeving aangenomen.
c.	GGD ADVIES GELUID: • Stille gebieden: Naast een acceptabele woonomgeving (woning en directe omgeving) pleit de GGD ook voor de aanwezigheid van stille of rustige gebieden in de nabije omgeving. Deze gebieden dragen positief bij aan de gezondheid. • Maatregelen buiten: Voor gezondheid is een waarde van 50 dB Lden en 40 dB Lnight of lager op de gevel gewenst. In een stedelijke omgeving zijn deze waarden zeer moeilijk te realiseren, zeker langs drukke wegen. Dan moet het doel altijd zijn om in elk geval zo dicht mogelijk bij deze waarden te komen, bij voorkeur door maatregelen aan de bron (stillere auto's, minder auto's, aanpassingen wegnnet etc.) en overdrachtsmaatregelen (geluidscherm, geluidsreducerend asfalt etc.). • Maatregelen binnen: Als bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk of onvoldoende effectief zijn, zijn isolerende maatregelen gericht op een acceptabel binnenniveau noodzakelijk. Bovendien adviseert de GGD in dit geval altijd een geluidsluwe, aangename zijde: een toegankelijke, bruikbare en liefst groene en schone zijde met een geluidbelasting minder dan 50 dB Lden en 40 dB Lnight. De slaapkamers moeten zo veel mogelijk aan deze geluidsluwe zijde zijn gesitueerd.	Voor het aspect geluid geldt dat het plan voldoet aan de kaders die de Wet geluidhinder stelt en dat de woningen worden gerealiseerd passend binnen de afgegeven hogere geluidswaarden.

d.	Trillingshinder: Een deel van het plangebied ligt naast de spoorlijn en daarmee binnen de wettelijke geluidzone van deze spoorweg. Om die reden is tevens de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai onderzocht. Gelet op de afstand van het plangebied tot het spoor wordt geadviseerd om rekening te houden met trillingen van het spoor als gevolg van treinverkeer. Omwonenden langs het spoor kunnen hinder ervaren van trillingen als gevolg van treinverkeer. Het gebruik van het spoor neemt al jaren toe en naar verwachting zet deze groei door: vervoer per spoor is veilig en duurzaam en past in de transitie naar een klimaatneutrale samenleving. Het toenemende vervoer per spoor moet wel hand in hand gaan met een zorgvuldige omgang met de leefomgeving en bescherming van omwonenden. Op plekken langs het spoor bestaat het risico dat nieuwe bewoners en nieuwe gebruikers van gebouwen te maken krijgen met trillingshinder als gevolg van de ligging nabij het spoor. Met behulp van de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (2019) kan worden nagegaan of er in het plangebied mogelijk sprake kan zijn van trillingen als gevolg van treinverkeer. De Handreiking biedt houvast en handvatten om trillingshinder voor bewoners en gebruikers zoveel mogelijk te voorkomen.	Naar aanleiding van de vooroverlegreactie en zienswijze van ProRail is er gekeken naar het aspect trillingshinder. Trillingshinder vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.
e.	Ventilatie: Naast isolatie is het belangrijk dat er voldoende en bruikbare ventilatiemogelijkheden in de woning aanwezig zijn en dat de geluidproductie van eventuele mechanische ventilatiesystemen of klimaatsystemen zo laag mogelijk is (bij voorkeur lager dan de 30 dB(A) uit het Bouwbesluit).	Ter kennisgeving aangenomen. De woningen voldoen minimaal aan het bouwbesluit. In het bestemmingsplan worden geen strengere eisen aan het aspect ventilatie gesteld.

f.	Communicatie: Zonder blootstelling, geen gezondheidseffecten. Beperken van de blootstelling is dus het eerste doel. Echter, een relatief hoge blootstelling aan geluid zal in een stedelijke omgeving vaak niet te voorkomen zijn. Hinder en slaapverstoring en in mindere mate ook het risico op een hoge bloeddruk en een hartinfarct, worden ook beïnvloed door factoren die niets te maken hebben met het geluidsniveau zoals geluidgevoeligheid, angst voor de bron, gevoel dat het geluid door verantwoordelijken vermijdbaar is, voorspelbaarheid, toegang tot informatie, procedurele rechtvaardigheid, geluidsgeschiedenis, verwachtingen over toekomstige geluidsniveaus en tevredenheid met de leefomgeving. Sommige van deze factoren zijn lokaal te beïnvloeden met maatregelen zoals het goed en tijdig informeren van (toekomstige) bewoners over de geluidssituatie (nu en in de toekomst) en bewoners betrekken in de besluitvorming over mogelijke maatregelen. In de omgeving van het plangebied wordt geluidsoverlast door vliegverkeer gemeld. Mogelijk zal dit ook spelen onder de toekomstige bewoners. De GGD adviseert om extra aandacht te besteden aan dit punt bij de communicatie richting toekomstige bewoners.	PM: Gemeente?
g.	GGD ADVIES LUCHTKWALITEIT: Vanwege bovenstaande redenen adviseren GGD'en om afstand te houden tussen voorzieningen waar langdurig verblijf van hooggevoelige groepen plaatsvindt en drukke wegen. • Niet binnen 300 meter van de snelweg, onafhankelijk van de vraag of aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan. • Niet in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van drukke wegen, waarbij 'druk' is gedefinieerd als een verkeersintensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Gezien de ligging van het plangebied is dit advies van toepassing voor Kreekrijk.	Het bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke grenzen. Omdat het slechts een partiële herziening betreft van een plan dat al in de uitvoering is, worden er geen grote veranderingen aan de structuur van de wijk gedaan.
Conclusie	Naar aanleiding van de vooroverlegreactie van de GGD worden er geen aanpassingen aan het bestemmingsplan gedaan.	

3 Zienswijzen

Gedurende de terinzagelegging heeft de gemeente Zaanstad twee zienswijzen ontvangen. Er is een zienswijze ingediend door ProRail. De andere ontvangen zienswijze is na overleg met de indiener ingetrokken en komt daarom in deze nota niet aan bod.

Prorail	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
a.	Bereikbaarheid ProRail verzoekt om met het bestemmingsplan de duurzame bereikbaarheid op de volgende manieren te verbeteren: 1. De parkeernorm wordt gekoppeld aan een beleidsstuk dat geen deel uitmaakt van de planregels. De norm ziet echter zelf niet in een concreet maximum aantal parkeerplaatsen. Daarmee is dit bestemmingsplan voor de parkeernorm niet juridisch bindend. Er is dus geen regeling voor een maximum aantal parkeerplaatsen. Verzocht wordt om alsnog een juridisch bindende parkeernorm in de planregels op te nemen. Het station Krommenie-Assendelft is redelijk nabij (5 minuten fietsen) en de nabijgelegen ontsluitingswegen kunnen het verwachte extra autoverkeer niet aan. Ovenweeg daarom een lage parkeernorm, van minder dan 1 auto per huishouden. Combineer dit met het faciliteren van meer deelauto's. 2. Juist voor de bereikbaarheid van het gebied zou het klassieke wegontwerp - waar de auto domineert - heroverwogen moeten worden. Faciliteer de lopers en fietsers (met volledig vrijliggende fietspaden) eerst, en pas dan de auto. Dan blijft er ook ruimte over, omdat de auto de grootste gebruiker van de openbare ruimte is. Zo heeft Breda een "groene loper" naar het station gefaciliteerd. Doe dit bij voorkeur voor de gehele route naar station Krommenie-Assendelft. 3. Uit de stukken is niet eenduidig op te maken waar de grootste concentraties woningen komen. Nabijheid van herkomst en bestemmingen is ook duurzame bereikbaarheid. Plan daarom de grootste dichtheden van de woningbouw op locaties die op de kortste afstand van station Krommenie-Assendelft liggen.	De parkeernormering is geen onderdeel dat in deze partiële herziening wordt geregeld. De partiële herziening ziet namelijk niet op wijzigingen in de regels voor het onderdeel parkeren. De parkeernormering zoals die is bedoeld in het bestemmingsplan Kreekrijk blijft van toepassing. Het opnemen van een regeling voor een maximum aantal parkeerplaatsen is tevens wettelijk niet nodig. Kreekrijk is een wijk die al geruime tijd in ontwikkeling is. De verkaveling is al grotendeels vastgelegd d.m.v. het bestemmingsplan Kreekrijk uit 2014. Onderhavige partiële herziening ziet slechts op wijzigingen in de verkaveling / woningcategorieën. Grote wijzigingen aan de verkeersinfrastructuur zijn niet aan de orde. De route naar station Assendelft valt daarnaast buiten het plangebied van de partiële herziening van het bestemmingsplan Kreekrijk. Dit onderdeel is daardoor niet relevant voor de lopende bestemmingsplanprocedure. De verkaveling is al grotendeels vastgelegd d.m.v. het bestemmingsplan Kreekrijk uit 2014. Met de partiële herziening worden slechts relatief kleine wijzigingen daarin aangebracht, die niet kunnen niet leiden tot een ingrijpende wijziging in de dichtheden van de woningbouw ten opzichte van het bestemmingsplan uit 2014.

b.	Trillingen ProRail beoogt niet alleen voor gemeenten en provincies die plannen maken in de spooromgeving, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een “goede buur” te zijn. Indien het ontwerpbestemmingsplan “partiële herziening Kreekrijk” en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen, bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maken, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht ProRail het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. In het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt ProRail u aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. ProRail raadt u dan ook aan om het aspect trillingen te betrekken bij het ontwerpbestemmingsplan “partiële herziening Kreekrijk” en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. In dit kader verwijst ProRail u naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen	Voor het aspect spoortrillingen is een notitie opgesteld. Op basis van de notitie kan geconcludeerd worden dat voor Kreekrijk geen trillingshinder vanwege railverkeer te verwachten is. Deze notitie zal worden bijgevoegd bij het bestemmingsplan.
c.	Ruimtereservering De grootste wijzigingen in de partiële herziening Kreekrijk betreffen het gebied direct grenzend aan het spoor van de Zaanlijn. Aan de zuid-/zuidwestzijde van de Zaanlijn - tussen Hemtunnel en gemeentegrens met Uitgeest - geldt al sinds jaar en dag een zogenaamde passieve ruimtereservering voor eventuele spooruitbreiding. Die ruimtereservering wordt al decennia lang door uw gemeente gerespecteerd, waarmee uw gemeente uiteraard ook het belang van uw toekomstige bereikbaarheid veilig stelt. Deze langgerekte strook ruimte is van oorsprong bedoeld voor de aanleg van een 3e en 4e spoor voor het treinverkeer, maar kan ook voor HOV-bus (of BRT), HOV-tram of metro benut worden. Op basis van SBaB Multimodaal Toekomstbeeld 2040 MRA (achtergronddocument werkstroom OV) is het noodzakelijk dat die strook ruimte ook ter hoogte van Kreekrijk gereserveerd blijft. Het verzoek vanuit ProRail is dan ook om die strategische ruimtereservering ook in de partiële herziening Kreekrijk te herbevestigen.	De betreffende strook blijft bij realisatie van de woonwijk Kreekrijk vrij. Deze strook valt echter buiten het plangebied van de partiële herziening Kreekrijk en kan zodoende niet worden herbevestigd in de partiële herziening Kreekrijk.
Conclusie	Naar aanleiding van de zienswijze van ProRail is een notitie opgesteld waarin wordt ingegaan op trillingshinder. Deze wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan en de notitie zal als bijlage worden bijgevoegd. Er zijn verder geen aanpassingen aan het planvoornemen nodig, want er wordt geen trillingshinder verwacht. Voor de overige in de zienswijze genoemde aspecten geldt dat er geen aanpassingen / toevoegingen aan het bestemmingsplan nodig zijn.	