

Nota van Beantwoording zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Triangel Noordpunt en het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden inzake bestemmingsplan Triangel Noordpunt

Het ontwerpbestemmingsplan Triangel Noordpunt (NL.IMRO.0627.BPTriangelNoordpnt-0301) heeft van 10 januari 2019 tot en met 20 februari 2019 zes weken ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende ontwerp hogere waarden besluit -met overige relevante stukken- is gedurende deze periode ook digitaal raadpleegbaar geweest op de gemeentelijke website www.waddinxveen.nl en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Een ieder is daarbij in de gelegenheid gesteld om naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp hogere waardenbesluit Triangel Noordpunt - mondeling of schriftelijk - een zienswijze in te dienen.

Gedurende de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp hogere waarden besluit zijn drie zienswijzen ontvangen:

- Gasunie Transport Services B.V.
- ProRail B.V.
- Het wijkplatform Triangel/Zuidplas

Ten aanzien van de ontvankelijkheid:

De zienswijzen zijn tijdig ontvangen en merken wij aan als ontvankelijk.

Ten aanzien van de inhoud:

De ingekomen zienswijzen naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan en de hogere waarden Triangel Noordpunt zijn hieronder weergegeven en daaronder beantwoord. Aangegeven is of deze al dan niet gegrond is en of het ontwerpbestemmingsplan hierop is aangepast. Ten laatste is een lijst van wijzigingen opgenomen.

Gasunie Transport Services B.V.

Zienswijze

Aanduiding veiligheidszone - aardgasleiding

Op de verbeelding is voor de gastransportleiding een veiligheidszone opgenomen. Verzocht wordt deze en de bijbehorende regels (artikel 12.1) te verwijderen uit het plan.

Beantwoording

Vanuit oogpunt van externe veiligheid is het niet gewenst om binnen de veiligheidszone van de gasleiding zeer kwetsbare groepen te vestigen. Om dit te borgen is hiervoor een algemene aanduidingsregel opgenomen, zodat wonen met zorg niet zondermeer mogelijk is. Alleen bij afwijking wordt dit mogelijk gemaakt wanneer aan de hierin gestelde voorwaarden kan worden voldaan.

Vanuit externe veiligheid zien wij dan ook geen reden om de gevraagde aanduiding op de verbeelding en in de regels (artikel 12.1) te schrappen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Zienswijze

Samenvallen dubbelbestemming 'Leiding-Gas' met nieuwe bestemming 'Water'

Uit de verbeelding blijkt dat langs de Dreef de bestemming 'Water' over de belemmeringenstrook van de aardgastransportleiding is geprojecteerd. De bestemming 'Water' verdraagt zich mogelijk slecht met de aanwezigheid van de aardgastransportleiding. Verzocht wordt dit aan te passen.

Beantwoording

Ten aanzien van de zienswijze is contact geweest met de Gasunie. De Gasunie wenst geen waterbestemming binnen de dubbelbestemming 'Leiding – gas' in verband met:

- het risico dat er graafwerkzaamheden op die plaats worden uitgevoerd en de leiding geraakt wordt;*
- de verantwoording voor de externe veiligheid. Deze hangt mede af van voldoende gronddekking, hetgeen de gemeente op de verbeelding aangeeft is onvoldoende. Voor de externe veiligheid is rondom de buis minimaal 1 m gronddekking noodzakelijk en*
- de Gasunie moet ook onderhoud en inspecties kunnen uitvoeren, dit is in de huidige situatie al lastig en wordt op basis van de verbeelding nog slechter.*

De huidige situatie is bij de aanleg van de onderdoorgang van het spoor met de gemeente overeengekomen en de Gasunie wenst dit zo te houden. De bestemming wijzigen naar de bestemming 'Groen' is vanuit stedenbouwkundig oog punt mogelijk. Voor de hoeveelheid te compenseren water is water op die locatie niet nodig. Het bestemmingsplan wordt aangepast door op de plaats van de belemmeringenstrook de bestemming 'Groen' te leggen. Dit zorgt ervoor dat er geen risico is bij grondwerken, er voldoende gronddekking is en er onderhoud kan plaatsvinden.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt aangepast. Op de verbeelding wordt conform het rood aangegeven gedeelte de bestemming 'Groen' gelegd. Dit heeft doorwerking op diverse plaatsen in de toelichting.

Zienswijze

Opnemen van een voorrangsbepaling in regels.

In dit plan valt de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' samen met enkele andere bestemmingen (zoals 'Water'). Ook wordt ruimte geboden in de regels van het artikel 'Leiding – Gas' voor bepalingen geldend voor de bestemming 'Water'. Gezien de veiligheidsaspecten die gelden om een veilige ligging van de gastransportleiding te waarborgen, wordt verzocht om een bepaling op te nemen dat de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' voorrang krijgt bij samenvallen met andere bestemmingen.

Beantwoording

In artikel 8.4 (Specifieke gebruiksregels) is al een bepaling opgenomen dat de dubbelbestemming primair geldt ten opzichte van de basisbestemming. Ter aanvulling hierop is een nieuw lid aan de Bouwregels toegevoegd, luidende als volgt:

“8.2.2 Voorrangsbepaling

Indien strijd ontstaat tussen het belang van de bescherming van de waterkering als bedoeld in dit artikel en het bepaalde in de overige artikelen prevaleert de bestemming 'Leiding - Gas'.”

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt aangepast door in de bouwregels een lid toe te voegen dat ook bij bouwen de dubbelbestemming primair geldt ten opzichte van de basisbestemming.

Zienswijze

Opnemen verplicht advies leidingbeheerder

Verzocht wordt om in artikel 8.5.4 op te nemen dat vooraf (schriftelijk) advies bij de leidingbeheerder ingewonnen moet worden. Op basis van de huidige bepalingen (in artikel 8.5.4) bestaat er nu de mogelijkheid om een afweging te maken zonder dat Gasunie bij de besluitvorming wordt betrokken.

Beantwoording

Artikel 8.5.4 is zodanig aangepast dat eerst advies moet worden ingewonnen bij de beheerder van de leiding, luidende als volgt:

“Alvorens te beslissen over een vergunning als bedoeld in lid 8.5.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de beheerder van de leiding.”

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt aangepast door in lid 8.5.4 (advies) op te nemen dat eerst advies moet worden ingewonnen bij de leidingbeheerder.

ProRail

Zienswijze

Aspect Trillingen door treinverkeer

ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een “goede buur” te zijn. Omdat de in het ontwerpbestemmingsplan “Triangel Noordpunt” beoogde nieuwe woningen nabij 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 adviseert indicatief onderzoek te doen naar de te verwachten trillingsniveaus, waarbij specifiek wordt gekeken naar de locatie en de bouwkaracteristiek van de te realiseren woningen. Indien de te verwachten trillingsniveaus groter zijn dan de na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B “Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn” van de Stichting Bouwresearch (SBR) dan zouden eisen/maatregelen in de uitwerking van het plan kunnen worden overwogen aan de woningen. ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan “Triangel Noordpunt” én (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

Beantwoording

Het zijn van een goede buur en het niet tot last willen zijn van de toekomstige bewoners door het uitsluiten casu quo verminderen van trillingen als gevolg van langsrijdende treinen is iets dat wij onderschrijven. Op uw verzoek en vanuit een goede ruimtelijke ordening hebben we in Park Triangel deelplan G1 en G2 een onderzoek gedaan dat duidelijk maakt hoeveel trillingen er zijn als gevolg van langsrijdende treinen. Uit dat onderzoek bleek dat er buiten een zone van 10 meter geen trillingen meer te verwachten zijn die hinderbeleving geven. Uit datzelfde onderzoek bleek dat er buiten een zone van 5 meter geen trillingen meer zijn te verwachten die risico geven op de draagconstructie en dat risico's op schade aanvaardbaar klein zijn. Het onderzoeksgebied is gelegen langs dezelfde spoorlijn en de bodemopbouw is nagenoeg hetzelfde (zie kaarten 1 en 2 in de bijlage). De uitkomsten van het onderzoek zijn hier analoog toegepast. De afstand tussen het bouwvlak en het spoor is ruim dertig meter. Er is geen specifiek nader onderzoek op de locatie gedaan en er zijn hierover geen bepalingen of teksten opgenomen in het bestemmingsplan. Wel zal de zienswijzenota onderdeel worden van het bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Wijkplatform Zuidplas/ Triangel Waddinxveen

Zienswijze

Mitigerende maatregelen wegverkeer

Het is reclamant onduidelijk waarom in verband met de overschrijding van de geluidsnormen geen mitigerende maatregelen worden genomen, maar in plaats daarvan de normen worden aangepast. Voor de overlast van het wegverkeerslawaai gerelateerd aan de Dreef en Oude Dreef moet naar haar idee primair gekeken worden naar handhaving van de maximum snelheid en toepassing van stil(ler) asfalt. Eerst zorgen dat de wettelijke normen worden gehandhaafd en ze niet aanpassen.

Beantwoording

In het geluidsonderzoek is onderzoek gedaan naar de geluidsbelastingen en is dat afgewogen tegen wet- en regelgeving. Hierbij is onder meer gekeken naar de beleidsregel Hogere Waarden. Er is uiteengezet welke mitigerende maatregelen nodig zijn om te voldoen aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Nu de overschrijdingen beperkt zijn en passen binnen de beleidsregel zijn de volgende maatregelen nodig:

De volgende voorwaarden worden verbonden aan dit besluit hogere waarden:

- 1. Alle woningen met een hogere waarde boven de 53 dB wegverkeerslawaai genoemd in de tabel onder paragraaf 2 van het hoger waardenbesluit dienen voorzien te zijn van een geluidsluwe gevel en buitenruimte. Er is sprake van een geluidsluwe gevel en buitenruimte wanneer de voorkeursgrenswaarde van weg- (48 dB) en/of spoorweglawaai (55 dB) ter plaatse van de gevel en buitenruimte niet wordt overschreden. Dit dient door middel van een akoestisch onderzoek te worden aangetoond.*
- 2. Bij de bepaling van de benodigde gevelwering dient rekening gehouden te worden met de gecumuleerde geluidsbelasting zoals weergegeven op kaart 6 in bijlage 1 van het hogere waardenbesluit.*

Dit is geborgd in artikel 7.2.1.i van de regels.

Bij de afweging om mitigerende maatregelen te treffen wordt mede gekeken naar de gevolgen die dit heeft voor wat betreft kosten, stedenbouwkundige inpassing en het effect dat de maatregel heeft voor de geluidsreductie.

De berekeningen worden uitgevoerd met de standaard rekenmethode 2. In deze rekenmethode wordt rekening gehouden met de maximaal toegestane rijsnelheid. Op basis van berekeningen met de verkeersintensiteiten voor het jaar 2030 (prognose) is de geluidsbelasting op de grens van de bestemmingsvlakken berekend. De berekende geluidsbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar lager dan de maximale grenswaarde van 63 dB. Zoals in het ontwerp hogere waarden besluit is aangegeven is het effect van maatregelen onvoldoende om de geluidsbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde of stuiten op bezwaren van financiële en/of stedenbouwkundige aard. Door middel van het vaststellen van hogere waarden wordt de normstelling uit de Wet geluidhinder niet verruimd, maar aan een maximum gebonden (de hogere waarden). Tevens zijn in het hogere waarden besluit voorschriften opgenomen ten einde een goed woon- en leefklimaat in de woningen en de buitenruimten te garanderen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Zienswijze

Overlast door railverkeerslawaai

Voor de overlast (lawaai) van het spoorwegverkeer van de spoorbaan Gouda - Alphen aan den Rijn zou toch moeten worden nagegaan waarom de overlast niet binnen de norm zou kan blijven? Intensivering door frequentere dienstverlening (15 min. dienst) en de inzet van nieuw materieel van R-net hebben een negatieve invloed. Met name het laatste is als een algemene waarneming door iedereen te horen. Optrekken en afremmen van deze nieuwe treinstellen is aanmerkelijk luidruchtiger geworden. Het zou de moeite waard zijn om bij R-net na te gaan of dat lawaai kan worden gereduceerd. Deze invloed is ook voor nog te bebouwen en reeds gebouwde delen van de Triangel van belang! Voor beide situaties zou moeten gelden dat uiterste inspanning wordt geleverd om zonder aanpassingen van de normen, onder die wettelijke normen te blijven.

Beantwoording

Voor het railverkeerslawaai zijn normen gesteld. Het geluid afkomstig van de treinen past -ook in de kwartiersdienst- binnen de geluidsproductieplafonds. Het is niet zo dat de nieuwe treinen luidruchtiger

zijn. Wel kan het zo zijn dat de beleving anders is. Ten aanzien van de nieuwe treinen zijn er regelmatig metingen gedaan en de berekende geluidsniveaus komen overeen met de metingen.

Ter reducering van de geluidsbelasting als gevolg van spoorweglawaaï zijn verschillende maatregelen onderzocht:

- Het plaatsen van schermen. ProRail heeft geluidsschermen op deze locatie langs het spoor als onwenselijk aangemerkt. De kosten voor een geluidsscherm zijn door Cauberg-Huygen bepaald op € 800.000,- en stuit daarbij op bezwaren van financiële aard.*
- Het toepassen van raildempers. Raildempers geven weinig effect op de geluidsbelasting (circa 2 dB). Ook na het toepassen van raildempers wordt de voorkeursgrenswaarde (55 dB) nog steeds overschreden. De kosten van raildempers zijn door Cauberg-Huygen begroot op € 100.000,-. Het toepassen van raildempers geeft onvoldoende effect en stuit hierdoor op bezwaren van financiële aard.*

Ten aanzien van reductie van geluid is ook geregeld overleg over de reductie van geluidsniveaus. Hierbij wordt ook gekeken naar raildemping, geluidsschermen en naar de aanpak van een stalen viaduct. De maatregelen zijn niet dusdanig (kosten)efficiënt, dat deze toegepast worden. Ter beperking van de geluidsoverlast worden binnen het staande beleid inspanningen geleverd. In een druk bebouwd gebied is enige overlast als gevolg van (rail)verkeer niet te vermijden.

Wij zijn echter niet het bevoegd gezag voor dit aspect. Klachten kunnen worden gericht aan de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Zienswijze

Suggesties voor geluidsmaatregelen bij ontwikkelingen

Reclamant geeft nog enige suggesties die tevens relateren aan de reeds verhoogde geluidsgrenzen in de Triangel deelplannen G1 en G2 en de komst van de Nieuwe Vredenburglaan/Verlengde Bentwoudlaan:

- Plaatsen van geluidsschermen langs het spoor.*
- Groene geluidswal (evt. met zonnepanelen) langs de Vredenburgzone.*
- Idem langs de Vredenburglaan/Verlengde Bentwoudlaan ter hoogte van de wijken Zuidplas, Onderweg en 't Suyt (die laatste staat in de planning, de andere vreemd genoeg niet).*
- Woningverhuurders en woningverkopers expliciet in hun folders laten opnemen dat hun woningen worden gebouwd in een gebied met (sterk?) verhoogde geluidsgrenswaarden. Wij vinden dat ze hiertoe verplicht zijn. Zowel de lusten als de lasten dien je voor het voetlicht te brengen om toekomstige inwoners eerlijk te informeren over hun leefomgeving.*

Beantwoording

De suggesties die hier gegeven worden, zijn geen onderdeel van deze ruimtelijke procedure. Wel willen wij ze graag bespreken met het wijkplatform. Het plaatsen van geluidsschermen (en raildemping) is onderdeel van de geluidsonderzoeken van de verschillende ruimtelijke plannen. Voordat er een maatregel opgelegd wordt moet de maatregel wel doelmatig zijn. De kosten (en het effect) maken dat deze maatregelen niet doelmatig zijn.

Vanuit geluid heeft een groene geluidswal langs de Vredenburglaan geen, althans onvoldoende, effect. Vanuit geluid zijn die maatregelen niet aan de initiatiefnemer van de weg als verplichtingen op te leggen. Het aanleggen van stiller asfalt was wel doelmatig. Bij de inrichting van de Vredenburgzone is het toepassen van een landschapswal een optie. De afweging om die toe te passen wordt in dat project gemaakt.

Voor de wijk 't Suyt geldt dat de afstand tot de woonwijk korter is. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat ze bij de aanleg van de weg geen hogere waarden op 't Suyt accepteren. Een lage geluidsbelasting aldaar zal ook effect hebben op de hinder die op bestaande bouw in dat gebied zal zijn.

De voorlichting bij verkoop of verhuur is aan de eigenaren van dat vastgoed. Wij publiceren op de voorgeschreven wijze, waaronder ook inschrijving in het kadaster bij hogere waarden. Wij kunnen (en willen) eigenaren niet verplichten in de wijze van voorlichting.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Lijst van wijzingen

Toelichting

- Tabel 3.1 (ruimtegebruik plangebied) is mede naar aanleiding van de opmerkingen van de Gasunie geactualiseerd.
- Figuur 4 is aangepast, omdat de bestemming Water is gewijzigd in Groen ter hoogte van de gasleiding.
- Tabel 5.1 (wateropgave) is mede naar aanleiding van de opmerkingen van de Gasunie geactualiseerd.

Regels

Het bestemmingsplan wordt aangepast door in lid 8.5.4 (advies) op te nemen dat eerst advies moet worden ingewonnen bij de leidingbeheerder.

Het bestemmingsplan wordt aangepast door in de bouwregels in lid 8.2.2 toe te voegen dat ook bij bouwen de dubbelbestemming primair geldt ten opzichte van de basisbestemming.

Verbeelding

Op een gedeelte van de kaart gelegen boven de Gasleiding binnen de aanduiding 'Leiding – Gas' wordt de bestemming 'Water' gewijzigd in 'Groen'.