

Verslag vooroverleg

Bestemmingsplan 'Roertoren'

augustus 2023

Clusters Vergunning Toezicht en Handhaving &
Projecten Omgeving
Gemeente Roermond

Vooroverleg

In het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) is het ontwerpbestemmingsplan “Roertoren” naar instanties toegestuurd ter advisering. Van de mogelijkheid om een vooroverlegreactie in te dienen is gebruik gemaakt door:

1. Rijkswaterstaat, postbus 25, 6200 MA Maastricht, ingekomen op 13 december 2022;
2. Veiligheidsregio Limburg Noord, postbus 11, 5900 AA Venlo, op 15 februari 2022;
3. Waterschap Limburg, postbus 2207, 6040 CC Roermond, ingekomen op 28 november 2022 en op 27 maart 2023;
4. Provincie Limburg, postbus 5700, 6202 MA Maastricht, ingekomen op 10 januari 2023;
5. ProRail, Postbus 2038, 3500 GA Utrecht, ingekomen op 21 februari 2023 en op 19 juni 2023.

Hieronder volgt een samenvatting van de vooroverlegreacties en wordt een standpunt daarop ingenomen.

1. Rijkswaterstaat

Het plan ligt niet in het beheersgebied van Rijkswaterstaat Zuid Nederland en raakt dan ook geen van zijn belangen. Vanuit Rijkswaterstaat Zuid Nederland zijn dan ook geen opmerkingen of vragen.

Standpunt: De reactie van Rijkswaterstaat wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Veiligheidsregio Limburg Noord

Voorafgaand aan dit advies hebben we reeds eerder geadviseerd in voorgaande schetsontwerpen van de Roertoren. Bij vorige ontwerpen was sprake van een woonfunctie i.c.m. zorg en commerciële functie op de eerste 3 bouwlagen. Bij voorliggend nieuw concept is de zorgcomponent uit de plannen gehaald. Er is nu sprake van een toren met een woonfunctie. Daarmee gaan we er vanuit dat de personen die zich in het bouwwerk wonen en verblijven zelfredzaam zijn en blijven. We zien daarbij dat het concept van de aanvraag en het uiterlijk van het bouwwerk ook zijn veranderd. De toren is hoger en blijft onder de 70 meter en de gevelaanzichten zijn aangepast. Er is sprake van meer beglazing in de gevel. Bij de vorige ontwerpen was vanuit veiligheidsoogpunt ingezet op een beperkter glasoppervlak en een beschermende werking van de gevel aan de zijden waar externe veiligheid scenario's vanuit het spoor op van toepassing zijn. We zouden graag deze onderdelen meer in het ontwerp terugzien in lijn met de voorgaande ontwerpen.

Op basis van het voorliggend stuk en gevoerde vooroverleggen willen we ook aandacht vragen voor onderstaande beheersmaatregelen ter verbetering van de beheersbaarheid, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid:

- Borg dat de gebruikers van het bouwwerk zelfredzaam moeten zijn door dit duurzaam te verankeren in de besluitvorming danwel overeenkomsten met de ontwikkelaar, eigenaar en eindgebruiker.
- Zorg voor een beperkter glasoppervlak aan de voorzijde en de zijkanten van het bouwwerk zodat het bouwwerk beter bestand is tegen de drukeffecten van het explosie scenario vanuit het spoor (Bleve scenario).
- Gebruik in het bouwwerk schervrije beglazing in combinatie met kozijn en gevelconstructie, met als doel het voorkomen van slachtoffers door letsels als gevolg van scherfwerking door een explosie (warme Bleve) vanuit het spoor (in lijn met de omgevingswet). Daarbij is het belangrijk om in het ontwerp van het bouwwerk vroegtijdig de glas-/ kozijn- en (gevel)constructie keuze mee te nemen (dit vergt een andere ontwerpvolgorde dan traditioneel door te beginnen bij het glas/ kozijn/ gevel/ constructie).
- Zorg dat de materialen aan de buitengevel minimaal voldoen aan materiaalklasse A en pas onbrandbare isolatie toe in de gevel.

- Zorg dat er geen brandoverslag mogelijk is tussen appartementen onderling en neem dit mee in het ontwerp van het bouwwerk en onderbouw dit middels een brandoverslag berekening (huidig ontwerp heeft grote glasoppervlakken waardoor het de vraag is of hieraan wordt voldaan).
- Zorg dat de mechanische ventilatie centraal afsluitbaar wordt uitgevoerd door middel van een noodschakelaar op een gemakkelijk te bereiken plaats. Hierdoor kan de ventilatie bij een calamiteit gemakkelijk worden uitgezet en kunnen gevaarlijke stoffen het bouwwerk lastiger binnentreden waardoor bewoners langer kunnen schuilen.
- Zorg dat ontluchting van de risico's van het spoor vandaan mogelijk is met bij voorkeur de toegang van het bouwwerk aan de risico luwe zijde. Hou bij het ontwerp van de vluchtroutes rekening met voldoende doorstroomcapaciteit zodat de ontluchting voldoende snel kan plaatsvinden en personen zich tijdig in veiligheid kunnen brengen in relatie tot het tijd tempo verloop van het explosie scenario op het spoor.
- Laat de constructieve onderbouwing dat het bouwwerk bestand is tegen de drukeffecten van een warme Blevé onderdeel uitmaken van de bouwaanvraag zodat dit constructief kan worden getoetst.
- Zorg voor voldoende bluswatervoorzieningen o.b.v. het beleid bluswater en bereikbaarheid, daarbij kan het in aanvulling op de huidige bluswatervoorzieningen noodzakelijk zijn om extra bluswatervoorziening(en) van 90 m3 uur te voorzien zodat incidenten efficiënt kunnen worden bestreden (mede afhankelijk van de definitieve uitvoering).
- Indien de parkeergarage mede onderdeel uitmaakt van de verbouwing en wordt gerevitaliseerd hou dan rekening met het verhoogde brandgevaar van het stallen van elektrische voertuigen o.b.v. de handreiking Brandveiligheid van parkeergarages met elektrisch aangedreven voertuigen van het Instituut Fysieke Veiligheid (15 juli 2021).
- Laat veiligheid onderdeel uitmaken van het community building principe waardoor veiligheid onderdeel uitmaakt van het woonconcept. Met als doel dat gebruikers bekend zijn met de risico's en daarnaar handelen, hierdoor krijgt veiligheid de aandacht die het verdient. Borg een jaarlijks oefenmoment in de besluitvorming zodat het oefenen op het handelen bij calamiteiten duurzaam is verankerd zodat mensen bekend zijn met de risico's en daarnaar handelen.

Standpunt: Op 15 februari 2022 is door het bestuur van de Veiligheidsregio Limburg Noord advies uitgebracht over de ontwikkeling van de Roertoren. Op 28 juli 2022 heeft K+ Adviesgroep in opdracht van Jongen Projectontwikkeling (d.d. 28 juli 2022, projectnummer: m160395aa / referentie: Nm160395aaA2), na een overleg tussen betrokken partijen, met de memo "Externe Veiligheid" invulling gegeven aan dit advies.

Naar aanleiding van de memo van K+ Adviesgroep bleek dat, over de eisen die aan de beglazing inclusief het kozijn gesteld worden, nog onduidelijkheid bestond. Over dit aspect heeft op 17 oktober 2022 een overleg plaatsgevonden met de verschillende betrokkenen. In dit overleg is gesteld dat de ontwikkeling van de Weertoren in Venlo een vergelijkbaar risicoprofiel als de Roertoren kent en dat de eisen die aan de Weertoren zijn opgelegd, ook passend zijn voor de Roertoren. Op 9 november 2022 heeft Aveco de Bondt met een aanvullende memo 'Externe Veiligheid Roertoren Roermond' (d.d. 9 november 2022, projectnr.: 160171 / referentie: 160171_AdB_MEM_0001_v1.0) hier invulling aan gegeven.

Er is vervolgens een verantwoordingsdocument externe veiligheid opgesteld (d.d. 27 juli 2023) dat als bijlage 16 is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn nadere eisen opgenomen in artikel 3.3 in de regels van het bestemmingsplan. In het verantwoordingsdocument wordt ingegaan op de aandachtspunten uit bovenstaande reactie van de Veiligheidsregio en wordt uiteindelijk geconcludeerd dat het verantwoord is vanuit externe veiligheid om medewerking te verlenen aan onderhavig planvoornemen.

3. Waterschap Limburg

Geadviseerd wordt om bij nieuwe ontwikkelingen 100 mm in 24 uur aan te houden. Aan de overkant heeft er bij het kantoor van het Waterschap een verduurzaming plaatsgevonden, waarbij er bestaande verharding is gedimensioneerd naar 100 mm. Mede gelet op de problematiek die er bij de spoortunnel is als het hard regent, is ook aangegeven om ook te kijken naar het rioleringsstelsel van de gemeente. Kan het rioleringsstelsel extra hemelwater verwerken op deze locatie? Verder kan er ook naar hergebruik van water worden gekeken en ander duurzame mogelijkheden om water vast te houden. In het plan staat: "100 % afkoppelen is de wens van de gemeente", wordt dit hier ook de norm?

Standpunt:

Er heeft naar aanleiding van bovenstaande reactie rechtstreeks contact plaatsgevonden tussen het Waterschap en gemeente Roermond. Uit paragraaf 5.5.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan volgt nu dat, zowel minimaal aan de gemeentelijke norm (statische berging) als de norm van het Waterschap (Dynamische berging), voldaan moet worden. Afhankelijk van de daadwerkelijke infiltratiecapaciteit, die nog nader bepaald wordt, zal aan de zwaarste eis voldaan worden. Er dient ook 100% afgekoppeld (niet aangesloten) te worden binnen het plangebied. Dit is tevens in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.5 opgenomen.

4. Provincie Limburg

Maaslijn

Er wordt in de documenten geen melding gemaakt met de komst van de Maaslijn. Er dient te worden beschreven hoe met deze ontwikkeling rekening is gehouden. Dit geldt voor alle rapportages waarvoor dit relevant kan zijn. Bijvoorbeeld goederentreinen kunnen harder rijden waardoor dit meer trillingen kan veroorzaken. Geadviseerd wordt Prorail actief bij het plan te betrekken.

Standpunt: De plannen voor de Maaslijn hebben enkel betrekking op het tracé Nijmegen-Roermond. Ter hoogte van het plangebied zijn geen aanpassingen voorzien en zijn ook geen milieueffecten meer waarneembaar vanwege de Maaslijn. De aanpassingen eindigen ten noorden van Roermond. Dit blijkt ook uit de verschillende onderzoeken die ten grondslag liggen aan de milieu-effectrapportage voor de Maaslijn. Daarnaast zijn met betrekking tot de Maaslijn nog veel onduidelijkheden. De Maaslijn zou in 2025 elektrificeert zijn, dit is echter onzeker. Ook blijven er stukken enkelspoor aanwezig waardoor er niet veel meer treinen kunnen rijden dan nu het geval is. Daarbij is nu ook nog niet duidelijk hoeveel goederenverkeer via de Maaslijn richting het zuiden en visa versa zal gaan en hoe snel het goederenverkeer zal gaan. Op dit moment gaan we ervan uit dat deze Maaslijn een onderschikte rol speelt op het plangebied, gelet op de nu voorhanden informatie.

Externe Veiligheid

In de rapportage Externe Veiligheid is niet eenduidig aangegeven dat op basis van de vigerende vergunning van het emplacement het rangeren met gevaarlijke stoffen niet is toegestaan en dat er dus geen sprake meer is van een BEVI inrichting. Indien men ervan uitgaat dat op het emplacement geen handelingen meer met gevaarlijke stoffen plaats vinden, dient dit juridisch te worden onderbouwd.

Dat in de vergunning van het emplacement is opgenomen dat de oriënterende waarde van het emplacement niet mag worden overschreden is geen garantie dat dit geen consequenties heeft voor het woningbouwplan. Integendeel: het woningbouwplan kan er juist toe leiden dat het groepsrisico voor het emplacement juist toeneemt en dat de inrichtinghouder in zijn rechten wordt beperkt. Dit dient veel zorgvuldiger te worden onderzocht. Tevens dient advies te worden ingewonnen van de Veiligheidsregio en dienen de diverse rapporten ook laten toetsen door de interne specialisten dan wel de Omgevingsdienst. In het verantwoordingsdocument wordt uiteindelijk geconcludeerd dat het verantwoord is vanuit externe veiligheid om medewerking te verlenen aan onderhavig planvoornemen.

Standpunt: Op grond van de vigerende milieuvergunning van het emplacement is rangeren met gevaarlijke stoffen niet meer toegestaan. Gelet hierop is dit dan ook als uitgangspunt in het externe veiligheidsonderzoek opgenomen. Daarnaast heeft afstemming met de Veiligheidsregio Limburg-Noord plaatsgevonden, zoals ook hierboven is opgenomen bij ons standpunt op de reactie van de Veiligheidsregio. Er is ook een verantwoordingsdocument externe veiligheid opgesteld (d.d. 27 juli 2023) dat als bijlage 16 is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

Geluid

Daarnaast ligt de locatie op een geluidbelastende situatie als gevolg van spoor, wegen en overige bedrijvigheid waaronder tevens het emplacement.

Standpunt:

In paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is aandacht besteed aan het aspect geluid. Hieruit is geconcludeerd dat er geen belemmeringen aanwezig zijn vanuit het aspect geluid.

Trillingen

Uit het trillingsonderzoek blijkt dat er, zonder maatregelen, op de bovenste 7 verdiepingen sprake is van hinder. Alhoewel beperkt, doet zich deze hinder in de nacht voor als gevolg van goederentreinen (waarbij waarschijnlijk nog niet gerekend is met de hogere snelheid ten gevolge van de Maaslijn). Het is aan de gemeente Roermond om een afweging te maken ten aanzien van de wenselijkheid van woningbouw op deze locatie.

Standpunt: Ten aanzien van trillingen kan worden gesteld dat er significante aanpassingen zijn getroffen aan de bouwconstructie om de mogelijkheid op overschrijdingen van de streefwaarden te minimaliseren. Vervolgens is een nieuw onderzoek uitgevoerd door WE-Boost (nr. WBD2022-017, versie 5.0, d.d. 20 juli 2023) dat als bijlage 12 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd. Hieruit blijkt dat nu nog enkel op de bovenste verdieping incidenteel trillingen waarneembaar zijn. Dit onderzoek hebben wij extern laten toetsen door TNO en wij komen tot de conclusie dat er geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat middels de constructieve aanpassingen, gelet op het beperkte aantal overschrijdingen (maximaal 1 per week) op de bovenste etage, het feit dat het om lichte overschrijdingen gaat (iets meer dan 5 procent boven de streefwaarde), het feit dat maatregelen niet goed zijn te treffen (vanwege forse technische risico's en hoge meerkosten), en het gegeven dat de trillingen weliswaar niet voldoen aan de strenge streefwaarden voor nieuwbouw uit de SBR B-richtlijn, maar wel aan de soepeler streefwaarden voor bestaande situaties uit de SBR B-richtlijn. Tevens worden de woningen gerealiseerd in een zone dichtbij het spoor, waar nu ook al oudere, meer trillingsgevoelige (weliswaar lagere) bebouwing staat waaruit geen klachten over trillingen bekend zijn.

- De gemeente Roermond beschikt over een Externe Veiligheidsbeleid, hier wordt in het geheel niet op ingegaan.

Standpunt: De reactie is verwerkt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan in paragraaf 5.8.

- Aandacht wordt gevraagd voor het doorheen de documenten steeds eenduidig vermelden dat de doelgroep 25 tot 40 jaar betreft. Soms wordt aangestipt dat het ook senioren betreft; dan gaat het mogelijk om een minder zelfredzame doelgroep. Dit kan in het kader van externe veiligheid een aandachtspunt zijn.

Standpunt: De reactie is verwerkt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan, de doelgroep betreft inderdaad de groep starters en doorstromers op de arbeids- en woningmarkt van 25 tot 40 jaar. In de regels van het bestemmingsplan is in artikel 3.5.1 ook opgenomen dat een zeer kwetsbaar gebouw

niet is toegestaan. Hiermee wordt voorkomen dat functies zich zullen vestigen in het gebouw, waarbij personen langdurig zullen verblijven die zichzelf niet op tijd in veiligheid kunnen brengen.

- Op pagina 29 van het concept bestemmingsplan gaat men nog uit van een stikstofvrijstelling voor de bouwfase. Dit is inmiddels achterhaald door de recente uitspraak van de Raad van State.

Standpunt: Het ontwerp-bestemmingsplan is geactualiseerd, zie paragraaf 5.2.1. In bijlage 4 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan is een Aeries-berekening opgenomen waarin de stikstofdepositie als gevolg van de verkeersgeneratie in de gebruiksfase en de bouwwerkzaamheden in de realisatiefase in beeld is gebracht. Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van stikstofdepositie.

- Op pagina 39 van het concept bestemmingsplan staan inmiddels achterhaalde advieswaarden luchtkwaliteit van de WHO. De waarden zijn inmiddels flink verlaagd en waarschijnlijk voldoet men hier niet aan;

Standpunt: De actuele advieswaarden van de WHO bedragen voor NO₂ 10 ug/m³, voor PM₁₀ 15 ug/m³ en voor PM_{2,5} 5 ug/ m³. De achtergrondconcentraties op de betreffende locatie zijn iets hoger dan de advieswaarden van de WHO voor PM₁₀ 15 ug/m³ en voor PM_{2,5} 5 ug/ m³. Gezien de dalende achtergrondconcentraties in de nabije toekomst door diverse landelijke maatregelen, vooral voor NO₂ en omdat ruimschoots voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden, is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit bij onderhavig planvoornemen.

- In de tabel op pagina 43 van het concept bestemmingsplan staat 2 keer geluid dat moet 1 keer geur en 1 keer geluid zijn.

Standpunt: De reactie is verwerkt in paragraaf 5.3 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan.

- Het aspect goede ruimtelijke ordening in relatie tot de woningbouw kan nog een kwaliteitsslag gebruiken. Denk bijvoorbeeld aan de aanpandige gelegen situatie met betrekking tot horeca/kantoor/maatschappelijk en het horecaterras direct onder de woningen. Ik mis hier ook het emplacement en adviseer nogmaals goed na te gaan of alle relevante bedrijvigheid is meegenomen. De zinsnede dat er geen geluidsoverlast zal optreden ter hoogte van de woontoren is erg kort door de bocht.

Standpunt: De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en het aspect geluid is nader gemotiveerd in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan.

- Bekijk ook de invloed van alle geluidbronnen te samen in de onmiddellijke nabijheid van de woningen zoals spoorweglawaai, wegverkeer, industrielawaai van deze bedrijvigheid en van het emplacement. Besteed aandacht aan de cumulatie van deze bronnen.

Standpunt: De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en het aspect geluid is nader gemotiveerd in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan.

- Het onderzoek externe veiligheid geeft uitsluitend een kwantitatieve benadering maar levert geen elementen waarmee het bevoegd gezag een handvat heeft om een afweging groepsrisico

te maken. Geadviseerd wordt hier (misschien op basis van het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Roermond) een verdiepingsslag te maken zodat er een gedegen afweging kan plaatsvinden.

Standpunt: Er is een verantwoordingsdocument externe veiligheid voor het groepsrisico opgesteld (d.d. 27 juli 2023) dat als bijlage 16 is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. In het verantwoordingsdocument wordt geconcludeerd dat het verantwoord is vanuit externe veiligheid om medewerking te verlenen aan onderhavig planvoornemen.

- Uit het trillingsonderzoek blijkt dat op de bovenste 7 verdiepingen sprake is van hinder. Het is aan het bevoegd gezag om hierover een afweging te maken. De tendens in de rapportage is dat maatregelen erg duur zijn en dat de hinder maar beperkt optreedt. Bedenk echter wel dat deze hinder in de nacht optreedt als gevolg van goederentreinen (waarschijnlijk gevolgen Maaslijn nog niet meegenomen, dus goederentreinen rijden harder waardoor de trillingen kunnen toenemen). Geadviseerd wordt eventueel te nemen maatregelen breder af te wegen en daarbij ook andere milieu-aspecten zoals geluidhinder mee te wegen.

Standpunt: Zoals reeds aangegeven kan ten aanzien van trillingen worden gesteld dat er significante aanpassingen zijn getroffen aan de bouwconstructie om de mogelijkheid op overschrijdingen van de streefwaarden te minimaliseren. Vervolgens is een nieuw onderzoek uitgevoerd door WE-Boost (nr. WBD2022-017, versie 5.0, d.d. 20 juli 2023) dat als bijlage 12 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd. Hieruit blijkt dat nu nog enkel op de bovenste verdieping incidenteel trillingen waarneembaar zijn. Dit onderzoek hebben wij extern laten toetsen door TNO en wij komen tot de conclusie dat er geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat middels de constructieve aanpassingen, gelet op het beperkte aantal overschrijdingen (maximaal 1 per week) op de bovenste etage, het feit dat het om lichte overschrijdingen gaat (iets meer dan 5 procent boven de streefwaarde), het feit dat maatregelen niet goed zijn te treffen (vanwege forse technische risico's en hoge meerkosten), en het gegeven dat de trillingen weliswaar niet voldoen aan de strenge streefwaarden voor nieuwbouw uit de SBR B-richtlijn, maar wel aan de soepeler streefwaarden voor bestaande situaties uit de SBR B-richtlijn. Tevens worden de woningen gerealiseerd in een zone dichtbij het spoor, waar nu ook al oudere, meer trillingsgevoelige (weliswaar lagere) bebouwing staat waaruit geen klachten over trillingen bekend zijn.

- Overweeg indien maatregelen tegen trillingen worden genomen na oplevering een controlemeting te laten uitvoeren.

Standpunt: Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Nu het gaat om relatief laagfrequente trillingen (met een grote golflengte) is het niet goed mogelijk om achteraf nog maatregelen te treffen, mochten de trillingen toch hoger zijn dan vooraf verwacht. Gelet op de algehele belangenafweging die in ons standpunt hierboven is opgenomen, wordt geconcludeerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

5. Prorail

Duurzame bereikbaarheid

ProRail verzoekt om met het bestemmingsplan de duurzame bereikbaarheid op de volgende wijze te verbeteren: De parkeernorm is gezien de duurzaamheidsambities die in de plantoelichting staan fors. De website "www.passendeparkeernorm.nl" van Goudappel geeft voor het plangebied een norm tot 0.9. Er wordt echter met dit bestemmingsplan per appartement maximaal 1,3 parkeerplaats toegestaan. Voor een locatie nabij een treinstation draagt deze norm niet bij aan de duurzame bereikbaarheid. De genoemde suggestie heeft ook positieve gevolgen voor: leefbaarheid (minder auto's betekent onder andere minder lawaai), duurzaamheid (compacte bouw en minder auto's betekenen minder

energieverbruik), kosten nieuwe infra (de bestaande infra wordt beter benut), verkeersveiligheid, ruimte voor andere omgevingsopgaven (energietransitie, klimaatadaptatie, etc.) en inclusiviteit/brede welvaart (lopen en fietsen kan bijna iedereen, een auto aanschaffen kan niet iedereen).

Standpunt: Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Voldaan dient te worden aan het geldende beleid, namelijk de Parkeernota 2021. Dat de algemeen geldende parkeernorm voor onderhavige ontwikkeling niet past bij de duurzaamheidsambities van ProRail staat bij deze ontwikkeling niet ter discussie, nu het vastgesteld beleid betreft dat is gebaseerd op de landelijk geldende CROW-normen.

Spoorwegwetgeving

Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan dient rekening gehouden te worden met het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegwet, waarnaar ProRail nu kortheidshalve verwijst.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met ProRail via het e-mailadres vergunningaanvraag@prorail.nl. ProRail adviseert uw gemeente in verband met de voortgang van het project tijdig contact op te (laten) nemen.

ProRail merkt in dit kader nu reeds op dat onder de Omgevingswet - voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor - uw gemeente het bevoegde gezag is voor meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen verleend kan worden nadat ProRail haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven. Bij enkelvoudige aanvragen blijft de minister bevoegd gezag en zal ProRail namens de minister vergunning verlenen.

Standpunt: Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Geluid

In de paragraaf Geluid ontbreekt de motivatie waarom geen maatregelen worden genomen om de geluidbelasting op de gevel te verlagen. ProRail verzoekt uw gemeente om een afweging voor het treffen van maatregelen om de geluidbelasting op de gevel terug te brengen toe te voegen.

Standpunt: Hierover is contact geweest met zowel ProRail als de initiatiefnemer. Het plaatsen van raildempers is voor wat betreft het spoorweglawaai een te overwegen bronmaatregel. In stationsomgevingen worden echter weinig raildempers toegepast aangezien de aanwezigheid van o.a. wissels de realisatie en effectiviteit van raildempers belemmeren. Het geluidreducerend effect van raildempers is daarnaast beperkt in situaties van optrekkende en afremmende treinen. Gelet hierop wordt afgezien van het toepassen van raildempers.

Een mogelijke overdrachtsmaatregel betreft het plaatsen van een geluidsscherm. Gelet op de hoogte van het gebouw is een dermate hoog geluidsscherm nodig dat geconcludeerd kan worden dat dit technisch, stedenbouwkundig en financieel op bezwaren stuit. Gelet hierop is ervoor gekozen om de buitenruimtes van elke appartement dusdanig af te schermen dat elk appartement beschikt over ten minste één geluidluwe zijde waardoor geluidluw geventileerd en gespuid kan worden. De geluidwering in de gevels zal daarnaast voldoen aan de benodigde eisen om te voldoen aan de eisen voor wat betreft het binnenniveau. Op deze wijze is er sprake van een goed woon- en leefklimaat. Deze motivering is verwerkt in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan.

Trillingen

Gesteld wordt dat bij de constructieve uitwerking van de bouwplannen rekening zal worden gehouden met maatregelen om trillingshinder te voorkomen. Dit is echter nog niet geborgd in de voorschriften van

het bestemmingsplan. ProRail adviseert de gemeente om een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan op te nemen om trillingshinder te voorkomen.

Standpunt: Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Nu het gaat om relatief laagfrequente trillingen (met een grote golflengte) is het niet goed mogelijk om achteraf nog maatregelen te treffen, mochten de trillingen toch hoger zijn dan vooraf verwacht. Gelet op de algehele belangenafweging die in ons standpunt hierboven is opgenomen, wordt geconcludeerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Interwijkroute

ProRail vraagt zicht af of uw gemeente er van op de hoogte is dat met de gebiedsontwikkeling aan de oostzijde het flexibel raamwerk uit de Visie Stationsomgeving Roermond (februari 2017) minder flexibel wordt en daarmee de wens van uw gemeente om een interwijkroute en een stations-entree aan de oostzijde te realiseren ingekaderd wordt.

Standpunt: Bij de opstelling van de visie Stationsomgeving Roermond 2017 was bekend dat de locatie op de hoek van de Oranjelaan en de Maria Theresialaan op termijn zou worden ontwikkeld. Het huidige plan is beduidend geringer in omvang dan de eerder beoogde kantoorontwikkeling van 20.000 m², waarvoor in 2010 een vergunning is verleend. Het is nooit de bedoeling geweest om een eventuele oostelijke entree tot het station direct te situeren aan de Maria Theresialaan/Oranjelaan. Hier is immers geen fysieke ruimte om de bij een entree tot het station behorende noodzakelijke voorzieningen (zoals fietsenstalling, kiss & ride) te faciliteren. De nu voorliggende plannen maken het nog steeds mogelijk om in de toekomst aan de Spoorlaan Noord – eventueel met gebruik van een deel van het emplacement – een oostelijke entree tot het station te realiseren.