

Verslag vooroverleg

Voorontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus

Ter voldoening aan de verplichting voortvloeiende uit artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan de daartoe bevoegde instanties:

1. Provincie Overijssel
2. Waterschap Vechtstromen
3. Gasunie
4. Vitens
5. Rijkswaterstaat
6. Natuur- en Milieuraad Hengelo,
7. Het Oversticht
8. Prorail

1. Provincie Overijssel

Stellen vast dat dit bestemmingsplan past in het ruimtelijk beleid en zien dan ook geen belemmeringen wanneer dit plan in deze vorm in procedure wordt gebracht. Geven aan dat hiermee ook het ambtelijk vooroverleg (uit het Bro) is afgerond.

Reactie:

Voor kennisgeving aangenomen.

2. Waterschap Vechtstromen

Geven aan dat er gesprekken zijn geweest met de gemeente en dat onder een aantal voorwaarden het waterschap akkoord kan gaan met het plan. Deze voorwaarden zijn:

1. het onderhoud van de watergang moet goed uitvoerbaar zijn
2. de oostelijk af te koppelen wijk die zijn water beoogd te gaan lozen op de nieuw te graven watergang/ wadi mag niet ten koste gaan van de afvoer capaciteit van de huidige watergang

Zij geven ook aan dat zij nog wachten op de gegevens van het advies bureau Roelofs dat de gemeente Hengelo heeft ingeschakeld wat de debieten en verharde oppervlakten zijn van de af te koppelen woonwijk.

Reactie:

De gemeente is bekend met de voorwaarden hangende aan de voorlopige instemming door het waterschap. In de ruimtelijke inpassing wordt rekening gehouden met voldoende onderhoudsruimte voor het beheren van de aangrenzende beek. De gemeente zorgt daarnaast tijdig voor de door het waterschap gevraagde gegevens met betrekking tot extra afvoer van afgekoppeld oppervlak via de beek.

3. Gasunie

Geen reactie ontvangen. We gaan ervan uit dat de Gasunie instemt met het plan.

4. Vitens

Geen reactie ontvangen. We gaan ervan uit dat Vitens instemt met het plan.

5. Rijkswaterstaat

Geen reactie ontvangen. We gaan ervan uit dat Rijkswaterstaat instemt met het plan.

6. Natuur- en Milieuraad (NMR)

Geven aan niet akkoord te gaan met het voorontwerp. Zij willen de groene omgeving en de bestaande bomen zoveel mogelijk behouden. Zij willen hun reactie graag mondeling toelichten.

Reactie:

Op 19 september 2023 hebben we met de NMR het plan besproken en een uitvoerige toelichting gegeven op het voorafgaande proces. Er is juist getracht zoveel mogelijk groen in te passen en daarbij is het van belang om de hoofdgroenstructuur langs het spoor en de Aletta Jacobslaan te behouden en te versterken.

De NMR heeft gevraagd wat wordt gedaan om het natuur inclusief bouwen te stimuleren. Wij hebben aangegeven dat wij daar als gemeente weinig tot geen invloed op hebben. De NMR gaat daarover graag met de ontwikkelaar in gesprek. De projectleider zegt toe dat hij de ontwikkelaar zal vragen of zij in gesprek willen hierover met de NMR. De ontwikkelaar heeft inmiddels aangegeven graag in gesprek te gaan hierover met de NMR.

7. Het Oversticht

Geen reactie ontvangen. We gaan ervan uit dat het Oversticht instemt met het plan.

8. Prorail

Algemeen

Overwegen / overwegveiligheid

Het Rijksbeleid voor overwegveiligheid, zoals verwoord in de Derde Kadernota Railveiligheid, bevat verplichtingen voor initiatiefnemers van wijzigingen van (het gebruik van) een overweg. Hierin wordt onder andere het volgende gesteld: "De verkeersfunctie van bestaande overwegen (gebruik van een spoorbaanvak) mag niet worden gewijzigd tenzij door de initiatiefnemer aan de hand van een risicoanalyse kan worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. De aanvullende maatregelen kunnen ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden."

Het realiseren van woonwijk tot maximaal 145 woning zal een dermate invloed hebben op de twee naastgelegen overwegen, namelijk overweg Geerdinksweg en de langzaamverkeer overweg naast Station Hengelo gezondheidspark, dat de gemeente als initiatiefnemer onder Derde Kadernota Railveiligheid verplicht is een risicoanalyse door een spoor gecertificeerd ingenieurs bureau te laten opstellen waarin door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert. Wanneer de risicoanalyse is opgesteld en vanuit zowel gemeente als ProRail ook goedkeuring heeft gekregen, zal deze ook nog aan IL&T worden voorgelegd die de uiteindelijke goedkeuring geven. Als ProRail gaan we graag het gesprek met de gemeente aan als er verdere vragen zijn omtrent de risicoanalyse en het eventuele verdere verloop van het realiseren van deze analyse en maatregelen.

Reactie:

De nieuwe woonwijk ontsluit niet rechtstreeks op de Geerdinksweg, maar via de Aletta Jacobslaan. Het extra verkeer vanaf de nieuwe wijk komt dan ook niet dicht bij de overweg op de Geerdinksweg. De Geerdinksweg is een relatief drukke ontsluitingsring. De etmaalintensiteit is ruim 10.000 motorvoertuigen. Extra verkeer afkomstig van de woonwijk, zal maar voor een deel via de spoorweg rijden en niet relevant bijdragen aan een grotere verkeersintensiteit. De verkeersfunctie van de Geerdinksweg en van de spoorwegovergang in de Geerdinksweg zal dan ook niet significant veranderen door de nieuwe woonwijk.

Ook voor de langzaam verkeer overweg bij het station Gezondheidspark zal er niet veel veranderen. Fietsers en voetgangers richting het centrum zullen niet van deze overgang gebruik maken. Mede vanwege een supermarkt in de wijk aan de overkant van het spoor zullen mogelijk fietsers en voetgangers uit de nieuwe wijk van de overgang gebruik gaan maken. Veel extra drukte is echter niet te verwachten. De verwachte extra drukte is ons inziens dan ook niet zodanig relevant dat dit leidt tot een substantiële verslechtering van de overwegveiligheid.

Inhoudelijk

4.4.2 Geluid

Volgens paragraaf 4.4.2. van de toelichting is een maatregelafwijking om de geluidbelasting vanwege railverkeer terug te brengen niet noodzakelijk omdat voldaan wordt aan de ambitiewaarde van 63 dB van het gemeentelijk geluidbeleid.

Dit is in strijd met artikel 110a lid 5 uit de Wet geluidhinder.

De voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai bedraagt 55 dB. Volgens artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder kan een hogere waarde dan 55dB worden verleend als maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen onvoldoende doeltreffend zijn danwel overwegende bezwaren ontmoet van verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

In het gemeentelijk geluidbeleid is in paragraaf 5.2.2. opgenomen dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat als voldaan wordt aan de ambitiewaarde en dat om die reden aanvullende maatregelen altijd bezwaren zullen ontmoeten van -onder meer- financiële aard.

Zoals in het geluidbeleid zelf is aangegeven hoort de ambitiewaarde van 63 dB bij een onrustige omgeving. In een onrustige omgeving is er niet per definitie sprake van een goed woon- en leefklimaat. De gemeente is voornemens om een woonwijk te bouwen. Hierbij hoort volgens datzelfde geluidbeleid een ambitiewaarde van 55 dB vanwege railverkeerslawaaï. Deze waarde is in overeenstemming met de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder.

De gemeente kan geluidbeleid opstellen. Het toepassen van dat beleid mag niet in strijd zijn met vigerende landelijke wetgeving.

ProRail verzoekt u derhalve overeenkomstig artikel 110a lid 5 maatregelen te onderzoeken om de geluidbelasting terug te brengen.

Reactie:

Het gemeentelijk geluidbeleid is niet in strijd met de vigerende wetgeving. De afwegingen ex. artikel 11a lid 5 Wet geluidhinder waarom ProRail vraagt, hebben plaatsgevonden in het gemeentelijk geluidbeleid. In dit beleid is de eerste-lijnsbebouwing langs 50 km-wegen en spoorwegen gedefinieerd als het gebiedstype "verkeerszone". De verkeersfunctie is binnen dit gebiedstype een relevante factor. Daarom ligt de ambitiewaarde in een verkeerszone hoger dan in een woongebied. Uiteraard moet de geluidwering van gevels binnen deze zone zodanig zijn dat kan worden voldaan aan het wettelijk binnenniveau. Dat volgt uit artikel 3.3 van het Bouwbesluit. Als wordt voldaan de ambitiewaarde in een verkeerszone is er, ook de verkeersbelangen afwegend, naar het oordeel van het college sprake van een goed woon- en leefklimaat en zijn verdergaande maatregelen niet noodzakelijk. Toegespitst op deze casus: bij de woningen wordt voldaan aan de ambitiewaarde; er is daarom sprake van een goed woon en leefklimaat. Daarom stuiten verdergaande (overdrachts)maatregelen op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard.

4.4.4 Externe veiligheid

Volgens artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes dient in de toelichting bij een bestemmingsplan, als het plangebied zich binnen het invloedsgebied bevindt van een weg, spoorweg of binnenwater waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, in ieder geval te worden ingegaan op:

- a) de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- b) voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Het plangebied bevindt zich binnen het invloedsgebied van een spoorweg waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. ProRail verzoekt u alsnog te voldoen aan het gestelde in artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes.

Reactie:

Terecht wordt gevraagd in te gaan op de aspecten genoemd in artikel 7 van het Bevt. Overeenkomstig artikel 9 van het Bevt hebben wij hierover advies gevraagd bij de Veiligheidsregio. Dat advies was nog niet bekend ten tijde van de toezending van het voorontwerp. Inmiddels hebben wij het advies ontvangen en zullen we met gebruikmaking van het advies van de Veiligheidsregio alsnog ingaan op de aspecten genoemd in artikel 7 Bevt.

4.4.8 Trillingen

In paragraaf 4.4.8 staat dat de streefwaarden voor nieuwe situaties worden overschreden maar dat aan de streefwaarden voor bestaande situaties kan worden voldaan. Volgens dezelfde paragraaf is in deze streefwaarden een zekere vorm van gewinning meegenomen. Daarnaast is volgens paragraaf 4.4.8. de meest effectieve maatregel om het trillingsniveau terug te brengen het afveren van de fundering. Deze maatregel wordt niet doelmatig geacht.

Bij de toekomstige bewoners van de nieuwbouwappartementen is er nog geen sprake van gewinning aan trillingen. De toekomstige bewoners zullen geen trillingen verwachten. De appartementen zijn immers nieuw. Bovendien heeft het niet treffen van maatregelen tot gevolg dat gedurende de gehele levensduur van de appartementen trillingshinder in de appartementen zal worden ondervonden.

Het trillingsonderzoek stelt ook andere maatregelen voor dan het afveren van de fundering.

Namelijk:

1. grotere afstand ten opzichte van het spoor
2. betonnen skelet met breedplaatvloeren
3. afschermen fundering
4. verzwaren fundering.

Ook met deze maatregelen wordt volgens het trillingsonderzoek aan de streefwaarden voldaan. ProRail verzoekt u, conform de aanbevelingen uit het trillingsonderzoek, deze maatregelen nader te onderzoeken teneinde trillingshinder in de nieuw te bouwen woningen te voorkomen.

Reactie:

In het trillingsonderzoek wordt in paragraaf 5.1. ook de overweging meegegeven om maatregelen achterwege te laten omdat er sprake is van slechts één overschrijding per dag, veroorzaakt door een passage van een goederentrein. Dat blijkt ook uit de gemeten V_{per} , de gemiddelde trillingssterkte. Deze is heel laag (0,00 tot 0,01), minder dan 20% dan de streefwaarde voor nieuwe situaties. Het is bekend welke goederentrein dat is: een trein die een chemisch bedrijf in Delden bevoorraadt. Doorgaande goederentreinen maken niet of nauwelijks gebruik van het tracé. Bovendien is niet te verwachten dat op afzienbare termijn het aantal goederentreinen zal gaan toenemen. Het tracé is om verschillende redenen daarvoor ongeschikt.

Gelet op de omstandigheden dat

- in enkele woningen slechts één keer per dag een trillingssterkte optreedt die niet voldoet aan de streefwaarde voor nieuwe situaties, maar wel aan de streefwaarden voor bestaande situaties*
- de gemiddelde trillingssterkte zeer ruim onder de streefwaarde voor nieuwe situaties ligt*
- het niet aannemelijk is dat de situatie op afzienbare termijn zal verslechteren*

zijn wij van oordeel dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat (dure) bouwkundige maatregelen niet nodig / niet doelmatig zijn.