



gemeente  
SCHIERMONNIKOOG

## Nota van beantwoording zienwijzen

behorend bij het gecoördineerde besluit bestemmingsplan en omgevingsvergunning(en)

### **“Schiermonnikoog – Busremise”**

## Inhoud

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 1. Inleiding .....               | 3 |
| 2. Zienswijzen .....             | 4 |
| 3. Reacties overlegpartners..... | 8 |
| BIJLAGEN .....                   | 9 |
| Zienswijze 1 .....               | 9 |
| Zienswijze 2 .....               | 9 |

## 1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan “Schiermonnikoog – Busremise” en de ontwerp-omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en kappen heeft met ingang van 22 december 2023 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Er zijn twee zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. De reactietermijn eindigde op 2 februari 2024. Deze Nota van beantwoording zienswijzen geeft weer welke zienswijzen zijn ingediend, hoe deze door het gemeentebestuur zijn beoordeeld en beantwoord en of dit tot wijzigingen ten opzichte van de ontwerpbesluiten heeft geleid.

Deze nota wordt als onderdeel van de besluitvorming van de procedure op internet gepubliceerd. In verband met de Europese Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn de zienswijzen daarom geanonimiseerd. De ontvangen zienswijzen zijn genummerd, zodat de nota geen NAW gegevens (naam, adres, woonplaats) of andere persoonlijke gegevens van natuurlijke personen bevat. Om te kunnen herleiden wie welke zienswijze heeft ingediend, is een los overzicht van indieners van zienswijzen opgesteld. Dit overzicht wordt niet elektronisch beschikbaar gesteld.

## 2. Zienswijzen

Tijdens de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten zijn de volgende zienswijzen ingediend:

| naam / organisatie | adres | datum van ontvangst |
|--------------------|-------|---------------------|
| 1.                 |       | 31 januari 2024     |
| 2.                 |       | 2 februari 2024     |

In totaal zijn er twee zienswijzen ingediend. Hierna wordt onder A een samenvatting van de zienswijze gegeven (de complete zienswijzen zijn opgenomen in bijlage 1). Onder B staat de gemeentelijke reactie hierop en – indien van toepassing – onder C of er sprake is van wijzigingen.

### Zienswijze 1

- A1 Reclamant maakt zich zorgen over de locatie en het geluid dat vrijkomt bij opladen, opwarmen/afkoelen en rondrijden. Reclamant is van mening dat met deze plannen het geluid verplaatst wordt van de ene buurt naar de andere buurt.
- B1 De keuze voor een nieuwe locatie is niet lichtzinnig genomen. Op basis van locatieonderzoek voorzien van de locatiespecifieke voor- en nadelen en de haalbaarheid, is gekozen voor de Knuppeldam als nieuwe locatie.
- De huidige busremise op het perceel Oosterreeweg 2 grenst aan de west- en zuidkant direct aan woonbebouwing. De afstand tussen deze twee verschillende functies is daarmee 0 meter. Op de beoogde locatie aan de Knuppeldam, bedraagt de kortste afstand van de busremise tot gevoelige bestemmingen minimaal 20 meter. Op basis van onafhankelijk onderzoek, waaronder geluidsonderzoek, wordt geconcludeerd dat de nieuwe busremise zeer goed inpasbaar is. De inpasbaarheid is vervolgens door middel van specifiek onderzoek aangetoond. Wij delen de mening van reclamant dat hiermee het probleem verplaatst wordt, niet.
- C1 De zienswijze leidt op dit punt niet tot wijzigingen.
- A2 Reclamant is bekend met klachten van bewoners van bijvoorbeeld de Stachouwerstraat. Er wordt aan de zuidkant een geluidsscherm geplaatst, maar reclamant betwijfelt of dit voldoende is om het geluid tegen te houden. Aan de noordkant is geen geluidsscherm gepland en de tuin ligt in het verlengde van het geplande trafohuisje en vreest dadelijk in de zomer continue geluiden te horen en vreest bovendien voor lage tonen. Reclamant vraagt zich af waarom de garage verplaatst moet worden als het geluid blijkbaar geen belemmering is.
- B2 Om de inpasbaarheid van de nieuwe busremise te beoordelen, is onder andere geluidsonderzoek uitgevoerd. Deze is als bijlage 4 bij de toelichting opgenomen. Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat:

1. de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in alle etmaalperiodes op alle gevoelige bestemmingen aan de richtwaarden voor ruimtelijke inpassing en de grenswaarden van het Activiteitenbesluit voldoen;
2. de berekende maximale geluidsniveaus in alle etmaalperiodes op alle gevoelige bestemmingen aan de richtwaarden voor ruimtelijke inpassing en de grenswaarden van het Activiteitenbesluit voldoen;
3. ten aanzien van indirecte hinder ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan.

De nieuwe inrichting wordt ten aanzien van geluid inpasbaar geacht en het gebruik van de inrichting geschiedt binnen de kaders van wet- en regelgeving. Dit wil echter niet zeggen dat de activiteiten van de nieuw busremise niet hoorbaar zijn. De activiteiten zullen hoorbaar zijn, maar voldoen aan de daaraan te stellen eisen.

In onder andere paragraaf 4.2 en 5 van het geluidsonderzoek wordt aandacht besteed aan tonaal geluid. Voor geluid als gevolg van achteruitrijsignaal geldt een toeslag van 5 dB op het dan optredende langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveau. Dit geluid wordt als het ware strenger beoordeeld dan niet tonaal geluid. Tijdens de metingen aan de transformator en het laden van bussen is geen tonaal of laagfrequent geluid geconstateerd. In het rapport is tevens vermeld dat de bronvermogens van deze bronnen dermate laag zijn dat eventueel tonaal geluid ter plaatse van de omliggende woningen niet herkenbaar kan zijn.

C2 De zienswijze leidt op dit punt niet tot wijzigingen.

A3 Reclamant had de indruk dat de bussen onderdak moesten staan, maar op de tekening staan de bussen buiten en het gebouw is enkel bedoeld voor kantoor, kleedruimte en kantine. In de huidige garage lijkt meer plek te zijn voor bussen dan in de geplande garage. Reclamant vraagt zich af of de huidige garage geen duurzame opknapbeurt kan krijgen, zodat daar goed (en stil) binnen opgeladen kan worden.

B3 Het is voor een goed functioneren van de busremise niet noodzakelijk dat de bussen altijd binnen of overkapt moeten staan. De huidige regelgeving kent voor stalling van elektrische bussen geen specifieke voorschriften. Derhalve worden de richtlijnen van CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeertechniek) geraadpleegd. In de Ontwerprichtlijnen brandveiligheid voor stallingen zero emissiebusen worden de risico's weergegeven voor het stallen van elektrische bussen en tevens elektrische voertuigen. De mogelijke ontwikkeling en uitbreiding van brand wijkt sterk af van conventionele dieselbussen. Er wordt geconcludeerd dat het overdekt stallen brandbestrijding in (parkeer)garages mogelijk beperkt of helemaal niet kan plaatsvinden. Bestrijding van brand in het accupakket van batterijbussen wordt ook bemoeilijkt door de goede afscherming van de pakketten tegen water en impact. Hierdoor kan (blus)water niet bij de bron van de brand komen. Voor personenauto's zijn daartoe speciale dompelcontainers ontwikkeld waarin een auto gedurende langere tijd volledig kan worden ondergedompeld in water (IFV, 2020-1). Voor grote voertuigen, zoals bussen bestaat een dergelijke oplossing (nog) niet.

Verzekeringsmaatschappijen houden deze richtlijnen aan en zijn derhalve niet bereid een verzekering af te sluiten op overdekte stallingen voor elektrische bussen.

C3 De zienswijze leidt op dit punt niet tot wijzigingen.

A4 Reclamant maakt zich zorgen over de rijbewegingen rondom het huis. De bussen die hier gebruikt worden zijn erg zwaar, waardoor er in het verleden in huis trillingen zijn gevoeld. De bussen komen nu dichterbij dan op de openbare weg

B4 Zware voertuigen kunnen trillingen veroorzaken die via de bodem aan de woning wordt afgegeven. De aard van deze trilling is afhankelijk van een aantal factoren, zoals het gewicht van het voertuig, de rijsnelheid en of het wegdek ook oneffenheden heeft. Aan het gewicht van de bussen kan niets worden gedaan. Dit is een vast gegeven. De rijsnelheid en het wegdek zijn twee factoren waar wel invloed op uitgeoefend kan worden. De rijsnelheid dient niet alleen vanwege mogelijke trillingen laag te zijn, maar ook vanuit veiligheidsoverwegingen. Daarnaast moet het wegdek vrij zijn van hobbels, drempels, niet goed uitgevoerde overgangen en kuilen. De provincie maakt met de vervoerder afspraken om de snelheid te beperken. Hiermee worden trillingen tot een minimum beperkt.

C4 De zienswijze leidt op dit punt niet tot wijzigingen.

## **Zienswijze 2**

A1 Reclamant maakt zich zorgen om geluidsoverlast.

B1 Zie beantwoording zienswijze 1 onder B2.

C1 De zienswijze leidt op dit punt niet tot wijzigingen.

A2 Reclamant vindt het niet duurzaam om een compleet nieuw gebouw te bouwen als ook het bestaande gebouw zou kunnen worden gerenoveerd. Reclamant verbaast zich over het feit dat de bussen bij de nieuw geplande busremise opnieuw buiten komen te staan. Eerder is verteld dat een belangrijke reden om de busremise te willen verplaatsen de kwetsbaarheid van de elektrische bussen was. Elektrische bussen zouden eigenlijk binnen moeten staan en daarom was een nieuwe remise nodig waar ze allemaal in pasten.

B2 Zie beantwoording zienswijze 1 onder B3.

C2 De zienswijze leidt op dit punt niet tot wijzigingen.

A3 Reclamant geeft aan dat een andere reden om de busremise te willen verplaatsen, de ligging van de huidige remise midden in een woonwijk. De omwonenden hebben overlast door het geluid van de bussen. Het opwarmen en opladen van de elektrische bussen maakt een behoorlijk hard zoemend geluid dat tot een paar straten verderop te horen is. Ook rijden de bussen voortdurend achteruit waardoor het achteruitrijdsignaal te horen is. Reclamant is van mening dat met de nieuwe locatie het probleem alleen maar verplaatst wordt.

B3 De achteruitrijdsignalen van de bussen worden aangepast, zodat deze binnen de gestelde voorschriften / kaders vallen. Daarnaast worden bussen na de laatste dienst achteruit

geparkeerd / gestald, zodat 's ochtends direct voorruit gereden kan worden en er geen achteruitrijdsignaal geproduceerd wordt. Zie verder beantwoording zienswijze 1 onder B1 en B2.

C3 De zienswijze leidt op dit punt niet tot wijzigingen.

A4 Reclamant is van mening dat in de toelichting de luchtfoto zo is gebruikt dat de afstand tussen het plangebied en de nieuwe woonwijk niet herleidbaar is. Zo is niet zichtbaar hoe dicht de nieuwe busremise bij de nieuwbouwhuizen zou komen te staan. Deze huizen staan heel dicht bij de beoogde nieuwe remise en de nieuw te bouwen huizen staan er nog dichterbij.

B4 Reclamant doelt naar verwachting op figuur 1. Op deze luchtfoto is het plangebied te zien in relatie tot de bestaande functies, zoals het klooster, de ambulancepost en de brandweer. De geprojecteerde woningen staan hier niet op, maar dit plangebied is opgenomen als grasland. Als we kijken naar de stedenbouwkundige inrichtingstekening (figuur 5) dan zijn de geprojecteerde woningen opgenomen. Op basis van beide figuren is heel duidelijk inzichtelijk wat de afstand is tussen de beoogde busremise en de woonbebouwing. De positie van de busremise is vastgesteld, zodat deze binnen de kaders van de regelgeving is gewaarborgd. Dit is tevens te herleiden in onderliggende onderzoeken die bij de toelichting op het bestemmingsplan zijn gevoegd. Wij delen de mening van reclamant niet.

C4 De zienswijze leidt op dit punt niet tot wijzigingen.

A5 Reclamant maakt zich zorg of het geluidscherm afdoende is voor het tegenhouden van de lage bromgeluiden die de bussen produceren als ze worden opgeladen.

B5 Zie beantwoording zienswijze 1 onder B2.

C6 De zienswijze leidt op dit punt niet tot wijzigingen.

### 3. Reacties overlegpartners

Het ontwerpbestemmingsplan is ook voorgelegd aan de (relevante) wettelijke overlegpartners. Wetterskip Fryslân en Liander hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben. Tevens heeft participatie plaatsgevonden met directe aangrenzende bebouwing. De bevindingen zijn meegenomen en verwerkt in het bestemmingsplan en ontwerp van de busremise.

## BIJLAGEN

Zienswijze 1

Zienswijze 2