

Nota Zienswijzen Bestemmingsplan "Langeweg, Hoek van Holland"

1. Havenbedrijf Rotterdam

1.1. RAK

Samenvatting van de zienswijze

Het Havenbedrijf Rotterdam geeft in zijn zienswijze aan dat het bestemmingsplan niet in het kader van vooroverleg is voorgelegd en dat het bestemmingsplan ook niet gemeld is aan het RAK - secretariaat. Hierdoor is er geen mogelijkheid geweest om gezamenlijk standpunt in te nemen of en met welke (mitigerende) maatregelen een goed woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd.

Reactie

De afkorting RAK staat voor Regionaal Afsprakenkader Geluid & Ruimtelijke Ontwikkeling. In dit Afsprakenkader, dat dateert uit 2015, hebben een aantal gemeenten die in de nabijheid van het havengebied liggen, waaronder de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, de DCMR, het Havenbedrijf en Deltalinqs, afspraken gemaakt over de manier waarop zij partners elkaar betrekken bij planvorming. Op 11 april 2019 is in het RAK een plan gepresenteerd onder de naam "Rond in de Hoek". Het nu voorliggende bestemmingsplan wijkt niet af van dat plan. Ook daarin werd uitgegaan van 150 appartementen in maximaal 6 gebouwen aan de Langeweg.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

1.2. Koersnota Schone Lucht 2019-2022

Samenvatting van de zienswijze

Het Havenbedrijf Rotterdam geeft in zijn zienswijze aan dat in de toelichting van het bestemmingsplan een toetsing aan de Koersnota Schone Lucht 2019-2022, dat in het verlengde van het Schone Luchtakkoord is vastgesteld, ontbreekt. Ook al wordt voldaan aan de huidige grenswaarden luchtkwaliteit uit de toelichting wordt niet duidelijk of de gemeente Rotterdam op deze locatie kan voldoen aan haar eigen doelstelling om in 2025 aan de WHO-advieswaarden te voldoen.

Reactie

De Koersnota Schone Lucht 2019-2022 beschrijft de gemeentelijke ambitie om de luchtkwaliteit in heel Rotterdam te verbeteren. Uit de Voortgangsrapportage Koersnota Schone Lucht (22bb001528) en de afdoening van de motie 'er is een vuiltje in de lucht' (21bb014120) van februari 2022 blijkt dat de ingezette maatregelen hebben bijgedragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de hele stad de afgelopen jaren. Zo zijn er sinds 2020 in Rotterdam geen 'vieze straten' meer; alle straten voldoen nu aan de wettelijke Europese norm voor stikstofoxiden (NO₂). Wel wordt in het eerdergenoemde afdoeningsvoorstel aangegeven dat door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) in september 2021, op basis van nieuw wetenschappelijk onderzoek, aangescherpte advieswaarden zijn gepubliceerd.

In de bij de Voortgangsrapportage behorende bijlage wordt een aantal mogelijke maatregelen en acties genoemd die op lokaal niveau genomen kunnen worden om de nieuwe WHO-advieswaarden voor de kwaliteit van de buitenlucht te kunnen halen. Voorbeelden hiervan zijn het programma walstroom, een isolatieoffensief voor de gebouwde omgeving en een zero-emissie zone voor stadslogistiek.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.3. Gegevens en akoestisch onderzoek ouder dan twee jaar

Samenvatting van de zienswijze

Het Havenbedrijf Rotterdam geeft in zijn zienswijze aan dat het onderliggende akoestisch onderzoek dateert van 2 april 2019 en de wegverkeerscijfers dateren zelfs van december 2018. Artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijk ordening stelt dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik kan worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar.

Reactie

Op zich kunnen gegevens en onderzoeken die ouder zijn dan 2 jaar nog aan een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan ten grondslag worden gelegd. Als er geen sprake is van zodanige ontwikkelingen na de totstandkoming van de onderzoeken, dat getwijfeld moet worden aan de representativiteit van deze onderzoeken, dan kan de raad deze onderzoeken aan zijn besluit ten grondslag leggen (zie o.a. de uitspraak ECLI:NL:RVS:2017:3001). Dat is hier het geval. Er zijn in Hoek van Holland in de afgelopen periode namelijk geen ontwikkelingen geweest die ertoe leiden dat de wegverkeerscijfers, die mede zijn gehanteerd voor het akoestisch onderzoek, niet meer bruikbaar zijn.

Desondanks hebben wij er uit zorgvuldigheidsoverwegingen voor gekozen het akoestisch onderzoek te (laten) actualiseren. Het geactualiseerde akoestisch onderzoek d.d. 1 februari 2023 is als bijlage 3 bijgevoegd.

In het geactualiseerde akoestische onderzoek zijn de nieuwe verkeerscijfers voor het jaar 2033 gehanteerd. Deze cijfers zijn lager dan de verkeersprognoses voor het jaar 2030 die in het eerdere akoestische rapport zijn gebruikt. Dit heeft geleid tot een lagere geluidbelasting op de gevel vanwege het wegverkeerslawaai.

Tevens zijn de invoergegevens voor het railverkeerslawaai geactualiseerd. Dit is gedaan met de gegevens die op 23 december 2022 uit het geluidregister zijn gedownload.

Deze actualisatie heeft niet geleid tot andere rekenresultaten.

Industrielawaai is ongewijzigd gebleven omdat de uitgangspunten ten aanzien van het eerdere onderzoek niet zijn gewijzigd.

Zoals hiervoor al is aangegeven komt uit dit geactualiseerde akoestisch onderzoek d.d. 1 februari 2023 een lagere geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai naar voren. Het gaat daarbij om een vermindering van 1 dB ten opzichte van het vorige onderzoek. Op grond hiervan is het besluit hogere waarden Wet geluidhinder gewijzigd vastgesteld ten opzichte van het ontwerpbesluit

Teneinde volledig te zijn, is ook het onderzoek naar nestgeluid geactualiseerd. Dit geactualiseerde rapport 'MEMO – Nestgeluid Langeweg' d.d. 13 april 2023 is als bijlage 4 bijgevoegd.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren.

Toelichting

Wij stellen u voor om paragraaf 6.4.1, paragraaf 6.4.4, paragraaf 6.4.5 en paragraaf 6.4.7 te vervangen voor de volgende tekst:

Par. 6.4.1:

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de beoogde woningen vanwege de Langeweg de voorkeurswaarde van 48 dB overschrijdt. De maximaal berekende geluidbelasting ten gevolge van deze weg bedraagt 50 dB. Dat betekent dat de voorkeursgrenswaarde (48 dB) wordt overschreden. De berekende geluidbelasting is echter niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde voor nieuwe woningen binnen de geluidzone van een stedelijke weg (63 dB). In het kader van dit bestemmingsplan zullen de benodigde hogere waarden worden vastgesteld. Zie paragraaf 6.4.6. De geluidbelasting vanwege de overige relevante zoneplichtige wegen voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB.

Par 6.4.4:

Nestgeluid is het geluid van afgemeerde schepen in havengebieden, dat niet is opgenomen in individuele vergunningen van bedrijven. Op dit moment is er nog geen wettelijk kader voor nestgeluid. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het echter noodzakelijk om ook de geluidbelasting door het nestgeluid mee te nemen bij de beoordeling van de akoestische aanvaardbaarheid van de optredende geluidbelastingen. Datzelfde geldt voor de geluidbelasting ten gevolge van de varende schepen op de Nieuwe Maas.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de hoogste geluidbelasting vanwege nestgeluid (afkomstig van afgemeerde schepen op industrieterrein Maasvlakte/Europoort) ter plaatse van de beoogde woningen 54 dB bedraagt. De hoogste geluidbelasting door de varende schepen op de Nieuwe Maas bedraagt 52 dB. Op basis van de optredende geluidbelastingen is in het onderzoek bepaald wat de bijdrage van deze bronnen is voor de gevelwering onder de huidige wetgeving (Wet geluidhinder) en het toekomstige wettelijk kader (omgevingswet). Uit de resultaten blijkt dat nestgeluid en scheepvaartlawaaï zorgen voor een hogere benodigde geluidwering van maximaal 2 dB (ten opzichte van de beoordeling voor alleen industrielawaai). In het akoestisch onderzoek wordt daarom geadviseerd om voor deze ontwikkeling rekening te houden met nestgeluid en scheepvaartlawaaï (inclusief het voor het plan berekende spectra) bij het bepalen van de geluidwering. Onder de Omgevingswet zal bij het bepalen van de binnenwaarde bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning rekening moeten worden gehouden met het gezamenlijk geluid. Het gezamenlijk geluid wordt omschreven als het akoestisch relevante geluid. Hoewel dit niet vaststaat en hierover nog uitgangspunten afgesproken moeten worden, ligt het in de lijn der verwachting dat het nestgeluid en het geluid van varende schepen onder gezamenlijk geluid verstaan moeten worden en dus betrokken moeten worden bij het beoordelen van de binnenwaarde. Deze binnenwaarde bedraagt maximaal 33 dB. Teneinde in het bestemmingsplan te borgen dat de gevels van de toekomstige woningen zodanig worden geïsoleerd dat het nestgeluid en het geluid van varende schepen betrokken wordt bij de

aanvraag voor een omgevingsvergunning (onder de huidige én nieuwe wetgeving) en er dus sprake is van een goed woon- en leefklimaat, zal de genoemde binnenwaarde in de planregels opgenomen worden. Daarbij zal ook een begripsbepaling opgenomen worden die uitleg geeft over het gezamenlijk geluid.

Par 6.4.5:

De maximale cumulatieve geluidbelasting, zonder aftrek conform artikel 110g van de Wgh, vanwege de relevante onderzochte zoneplichtige wegen is bij de ontwikkellocatie 55 dB. Dat betekent dat de plandrempel van 55 dB, zoals genoemd in het Rotterdams Actieplan geluid 2019-2023, bij de ontwikkellocatie niet wordt overschreden. De maximale geluidbelasting door alle gezoneerde bronnen samen (wegverkeer en industrielawaai) bedraagt 61 dB (Lden). Op grond van de methode Miedema wordt bij een cumulatieve geluidbelasting van 61 dB het akoestisch klimaat beoordeeld als 'tamelijk slecht'. De hoogste cumulatieve geluidbelastingen treden op ter plaatse van de zuidelijk/westelijk geörienteerde gevels. Ter plaatse van de noordelijk/oostelijk geörienteerde gevels is de cumulatieve geluidbelasting zeer beperkt (< 50 dB). Dat betekent dat op die gevels het akoestisch klimaat wordt beoordeeld als 'goed'. In het onderzoek naar het nestgeluid (zie paragraaf 6.4.4) is ook de cumulatieve geluidbelasting door industrie, nestgeluid en varende schepen in beeld gebracht op basis van het huidige regime (61 dB(A)) en het gezamenlijk geluid zoals dat wordt bepaald onder de omgevingswet (60 dB). Zoals toegelicht in de voorgaande paragraaf is in de planregels geborgd dat voor het bepalen van de benodigde geluidwering van de gevels wordt uitgegaan van het gezamenlijk geluid.

6.4.5:

Op delen van het plan is de geluidbelasting ten gevolge van gezoneerde wegen en het industrieterrein Europoort-Maasvlakte hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarden worden echter niet overschreden. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan zullen daarom hogere waarden worden vastgesteld. Voor de woningen die niet beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte zullen maatregelen worden getroffen in de vorm van serres/loggia's om te komen tot een aanvaardbaar akoestisch verblijfsklimaat. Het besluit hogere waarden (zie bijlage 1 van de regels) is gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. In de planregels is een koppeling gelegd met (de voorwaarden uit) het besluit hogere grenswaarden.

De benodigde gevelwering is op hoofdlijnen in beeld gebracht. Daarbij is ook rekening gehouden met het geluid door afgemeerde schepen (nestgeluid) en varende schepen. Op basis van de uitkomsten van de berekeningen wordt geconcludeerd dat de benodigde gevelwering zonder meer haalbaar is (technisch en financieel). De benodigde gevelisolatie zal in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen verder worden gedetailleerd. In de planregels is geborgd dat de gevels van de toekomstige woningen zodanig worden geïsoleerd dat alle relevante geluidbronnen worden betrokken bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning. Uitgangspunt is een binnenwaarde van ten hoogste 33 dB, waarmee sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Bijlagen:

Wij stellen u voor om bijlage 5 en 6 van de toelichting te vervangen door:

- het rapport 'Akoestisch onderzoek geluid op gevels' d.d. 1 februari 2023;
- het rapport 'MEMO – Nestgeluid Langeweg' d.d. 17 april 2023.

1.4. Nestgeluid

Samenvatting van de zienswijze

Het Havenbedrijf Rotterdam geeft in zijn zienswijze aan in het onderzoek met betrekking tot het nestgeluid (bijlage 6 bij het bestemmingsplan) de geluidwaarde van de Lden industrielawaai niet gelijk is aan de berekende etmaalwaarde uit 'Akoestisch onderzoek, Bestemmingsplan Langeweg'. Het Havenbedrijf Rotterdam stelt dat dit niet in lijn is met de door de wetgever beoogde één-op-één omzetting van industrielawaai. Hierdoor wordt het effect van het industrielawaai onderschat en wordt voor sommige woningen een te lage minimaal benodigde gevelisolatie berekend.

Reactie

Nestgeluid (het geluid van afgemeerde schepen dat niet is opgenomen in individuele vergunningen van bedrijven) wordt op dit moment niet aangemerkt als wettelijke geluidbron. Wettelijke geluidbronnen waarmee bij het opstellen van een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden zijn op grond van de Wet geluidhinder (Wgh): wegverkeerlawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaai. Op grond daarvan hoeft het nestgeluid in beginsel niet meegenomen te worden in het akoestisch onderzoek voor dit bestemmingsplan.

In het kader van een goed woon- en leefklimaat en de verwachte invoering van de Omgevingswet is inzicht in de mate van nestgeluid wel van belang. Hiermee wordt invulling gegeven aan de module nestgeluid in de provinciale omgevingsverordening waarmee de verplichting is opgenomen om nestgeluid mee te nemen in bestemmingsplannen. (Artikel 6.27c Nestgeluid afgemeerde schepen Een bestemmingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt houdt rekening met nestgeluid van afgemeerde schepen.) In verband daarmee is voor deze ontwikkeling een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd voor wat betreft het aspect nestgeluid. Dat onderzoek is als bijlage 6 ('Memo nestgeluid schepen') gevoegd bij de Toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, zoals dat er inzage heeft gelegen. Zoals al eerder is aangegeven is het onderzoek naar nestgeluid geactualiseerd. Dit geactualiseerde rapport (Memo- nestgeluid Langeweg d.d. 13 april 2023) is als bijlage 4 bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Uit dit rapport blijkt een toename van het nestgeluid van maximaal 2 dB ten opzichte van de vorige memo. Deze toename is het gevolg van gewijzigde brongegevens in het rekenmodel.

Voor wat betreft de stelling van de indiener van de zienswijze dat onder de Omgevingswet industrielawaai één op één omgezet moet worden merken wij het volgende op.

Onder de Omgevingswet wordt de geluidbelasting van de industrie jaargemiddeld en met Lden berekend. Deze berekeningssystematiek verschilt van de berekeningssystematiek onder de Wgh. Het huidige wettelijke industrielawaai van de vaste bronnen is onder de Wgh vastgelegd in etmaalwaarden. Op een aantal locaties ontstaat er als gevolg van de gewijzigde rekenmethode onder de Omgevingswet meer berekende geluidruimte vanwege het industrielawaai. Dit is de zogenoemde "latente geluidruimte".

In een eerder traject (te weten het traject om tot een facetbestemmingsplan geluid voor het havengebied te komen) waarbij verschillende stakeholders (waaronder het Hbr) betrokken waren, is gebleken dat de wetgeving over het toedelen van de latente geluidruimte voor diverse uitleg vatbaar is. Besloten is om in het proces tot vaststelling van een omgevingsplan voor het havengeluid deze kwestie opnieuw op te pakken.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.5. Gevelisolatie

Samenvatting van de zienswijze

Het Havenbedrijf Rotterdam verwijst naar hetgeen in paragraaf 6.4.7: staat: "De benodigde gevelisolatie zal in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen verder worden gedetailleerd. Daarbij wordt getoetst aan de op dat moment geldende geluidwet- en regelgeving". Het Havenbedrijf stelt dat dit niet in lijn met een goede ruimtelijke ordening is, omdat er zonder juridische borging van de benodigde gevelwering geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Daarnaast ontbreekt ook de juridische basis om bij vergunningverlening nieuwe eisen op te leggen. Verzocht wordt om – in lijn met andere bestemmingsplannen die de gemeente recent heeft gepubliceerd – het bestemmingsplan op dit punt aan te passen en de benodigde gevelwering voor het gewenste binnenniveau te verankeren in de planregels.

Reactie

Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.6. Daaruit blijkt dat in de planregels geborgd wordt dat voldaan moet worden aan een binnenwaarde van 33 dB. Deze binnenwaarde heeft betrekking op gezamenlijk geluid waaronder het nestgeluid én het geluid van varende schepen. Aan deze binnenwaarde zal getoetst worden op het moment van aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen van de woningen. Op dat moment zal op basis van de binnenwaarde de gevelisolatie bepaald worden.

Aangezien de binnenwaarde in relatie tot het gezamenlijk geluid in de planregels zal worden geborgd, is het niet nodig om de gevelisolatie in de planregels van het bestemmingsplan vast te leggen.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

1.6. Gecumuleerde geluidbelasting

Samenvatting van de zienswijze

Het Havenbedrijf Rotterdam constateert dat voor de gecumuleerde geluidbelasting alleen de bronnen industrielawaai en wegverkeerslawaaï zijn beschouwd en niet de overige geluidbronnen zoals nestgeluid. Doordat de uitgevoerde analyse onvolledig is kan niet geconcludeerd worden dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Verzocht wordt het onderzoek aan te vullen en te betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Aanvullend wordt ter overweging meegegeven om, hoewel er nog onzekerheid bestaat over de exacte inwerkingtreding van de Omgevingswet, de benodigde gevelwering te dimensioneren op basis van het toelaatbare binnenniveau (33 dB(A)) ten gevolge het gezamenlijke geluid.

Reactie

Zoals al eerder aangegeven is nestgeluid op dit moment geen wettelijke geluidbron. In het kader van een goed woon- en leefklimaat is voor dit bestemmingsplan wel een onderzoek gedaan naar nestgeluid (zie bijlage 6, Memo nestgeluid schepen bij de Toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Dit onderzoek is geactualiseerd naar aanleiding van het geactualiseerde akoestisch onderzoek. Zie ook de reactie hiervoor op zienswijze 1.4 en 1.5. Uit het geactualiseerde onderzoek blijkt dat de er een toename is van de geluidbelasting. Dit komt doordat er in de berekening een ander rekenmodel is gebruikt waarin sprake is van een

hogere bezetting van ligplaatsen (waardoor het nestgeluid is toegenomen) en het geluid van varende schepen is betrokken (dit was eerst niet het geval).

Zowel nestgeluid als het geluid van varende schepen zijn onder de huidige wetgeving geen wettelijke geluidbronnen. Bij het bepalen van de binnenwaarden in geval een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen is het wettelijk gezien niet nodig deze geluidbronnen te betrekken.

Onder de Omgevingswet komt daar verandering in. Bij het bepalen van de binnenwaarde bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning moet dan rekening worden gehouden met het gezamenlijk geluid. Het gezamenlijk geluid wordt omschreven als het akoestisch relevante geluid. Hoewel dit niet vaststaat en hierover nog uitgangspunten afgesproken moeten worden, ligt het in de lijn der verwachting dat het nestgeluid en het geluid van varende schepen onder gezamenlijk geluid verstaan moeten worden en dus betrokken moeten worden bij het beoordelen van de binnenwaarde. Deze binnenwaarde bedraagt maximaal 33 dB.

Teneinde te borgen dat de woningen ook zodanig worden geïsoleerd dat het nestgeluid en het geluid van varende schepen betrokken wordt bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning (onder de huidige én nieuwe wetgeving) en er dus sprake is van een goed woon- en leefklimaat, zal de genoemde binnenwaarde in de planregels opgenomen worden. Daarbij zal ook een begripsbepaling opgenomen worden die uitleg geeft over het gezamenlijk geluid.

NB: in de zienswijze van het Hbr wordt gesproken over een binnenniveau van 33 dB(A). Dit blijkt een verschrijving te zijn. Een binnenwaarde van 33 dB is bedoeld.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren:

Regels:

Wij stellen voor om aan artikel 6.3.1 een onderdeel toe te voegen dat luidt:

Het gebruik voor wonen is uitsluitend toegestaan als in de woning de binnenwaarde van het gezamenlijk geluid, bij gesloten ramen, deuren en andere te openen delen, maximaal 33 dB bedraagt.

En aan artikel 1 een begripsbepaling toe te voegen die luidt:

Gezamenlijk geluid

alle wettelijke en niet-wettelijke geluidbronnen, te weten wegverkeerslawaaï, industrielawaaï, nestgeluid, geluid van varende schepen en geluid van horeca, installaties en terrassen tegelijk, energetisch opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.

Toelichting

Wij stellen u voor om aan paragraaf 4.4.4 van de toelichting het volgende toe te voegen:

Daarnaast bevatten de planregels van de bestemming 'Wonen' enkele regels om een uit oogpunt van geluidhinder aanvaardbaar woon- en leefklimaat te borgen. Zo is er een koppeling gelegd met (de voorwaarden uit) het besluit hogere grenswaarden. Ook is er een maximale binnenwaarde voor het gezamenlijk geluid van alle wettelijke en niet-wettelijke geluidbronnen opgenomen. Zie ook paragraaf 6.4.

Voor de voorgestelde aanpassingen in de geluidparagraaf (6.4) wordt verwezen naar de reactie bij zienswijze 1.3.

2. Deltalinqs

2.1. RAK

Samenvatting van de zienswijze

Deltalinqs geeft in de zienswijze aan deel uit te maken van het Regionaal Afsprakenkader geluid (RAK) en is verbaasd dat over het ontwerpbestemmingsplan geen melding is gedaan in het RAK.

Reactie

Zie hierboven onze reactie bij zienswijze 1.1.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.2. Akoestisch onderzoek is ouder dan twee jaar

Samenvatting van de zienswijze

Deltalinqs stelt in de zienswijze dat het akoestisch onderzoek dateert van april 2019 en daarmee ouder is dan twee jaar, hetgeen niet voldoet aan de wettelijke termijn.

Reactie

Zie hierboven onze reactie bij zienswijze 1.3.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren.

2.3. Nestgeluid

Samenvatting van de zienswijze

Deltalinqs zegt in de zienswijze dat het goed is dat vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet rekening is gehouden met het nestgeluid van schepen. Echter, het Memo nestgeluid schepen (Bijlage 6) gaat uit van een onjuiste omzetting van de etmaalwaarde naar Lden Industrielawaai en wordt daarmee het effect van het totale Industrielawaai onderschat. Bovendien is bij de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting geen rekening gehouden met het nestgeluid.

Reactie

Zie hierboven onze reacties bij zienswijzen 1.4.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.4. Gevelisolatie

Samenvatting van de zienswijze

Deltalinqs constateert dat in de toelichting (paragraaf 6.4.7) wordt geconcludeerd dat de benodigde gevelisolatie in het kader van de omgevingsvergunning verder zal worden gedetailleerd en daarbij wordt getoetst aan de op dat moment geldende geluid wet- en regelgeving. Deltalinqs stelt dat dit onvoldoende rechtszekerheid biedt dat dit daadwerkelijk gaat gebeuren en is op deze wijze in de vergunning niet afdwingbaar. Verzocht wordt de eisen aan gevelisolatie specifiek te definiëren in het bestemmingsplan, bij voorkeur middels een verankering in de planregels ten aanzien van benodigde gevelwering voor het gewenste binnenniveau.

Reactie

Zie hierboven onze reactie bij 1.5.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2.5. Binnenwaarde

Samenvatting van de zienswijze

In overweging wordt gegeven om vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet de benodigde gevelwering te dimensioneren op basis van het toelaatbare binnenniveau (33 dB(A)).

Reactie

Zie hierboven onze reactie bij 1.6.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en verwijzen naar het voorstel onder 1.6.

3. Achmea rechtsbijstand

3.1. Privacy

Samenvatting van de zienswijze

Achmea rechtsbijstand zegt in de zienswijze dat cliënt aan de overkant van de Langeweg woont. Ten gevolge van het realiseren van de appartementsgebouwen, de aanleg van wegen, fiets- en voetpaden ontstaat inbreuk in zijn tuin en woning. Dit leidt tot inbreuk op zijn privacy.

Reactie

De woning van de cliënt namens wie de zienswijze is ingediend ligt op meer dan 70 meter van de te realiseren appartementsgebouwen. Tussen de woning en de nieuwe appartementen ligt nog een metrobaan, een groenzone en een weg. Tegenover de woning liggen bovendien gronden waar de functieaanduiding "groen" geldt. Op deze gronden mag niet gebouwd worden. Van een inbreuk op de privacy is dan ook geen sprake. Daarnaast kunnen, aan het feit dat er nu geen bebouwing is en dus vrij zicht, geen rechten ontleend worden.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.2. Strijd goede ruimtelijke ordening

Samenvatting van de zienswijze

Achmea rechtsbijstand geeft in de zienswijze aan dat binnen de bestemming 'Wonen' ook paden, een parkeergarage en een parkeerterrein zijn toegestaan. Het bestemmingsplan op hoofdlijnen biedt te veel mogelijkheden die grote gevolgen hebben voor omwonenden. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

Het (ontwerp)bestemmingsplan "Langeweg, Hoek van Holland" voorziet in een aantal bestemmingen "Wonen", "Groen", "Natuur" en "Verkeer-Wegverkeer".

Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding kunnen deze bestemmingen worden geraadpleegd. Ook is op de verbeelding zichtbaar welke regels voor welke gronden gelden en wat de toegestane gebruiks- en bouw mogelijkheden zijn.

Uit artikel 6 van de planregels blijkt dat binnen de bestemming "Wonen" maximaal 150 woningen mogelijk zijn in ten hoogste 6 appartementsgebouwen. Uit artikel 6.2.2. van de planregels in samenhang met de verbeelding blijkt verder welke specifieke bouwregels gelden voor de verschillende delen van het plan. Daaruit blijkt dat in het uiterste westelijke deel van het plangebied een maximale bouwhoogte van 8 bouwlagen is toegestaan. In het uiterste oostelijke deel van het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 6 bouwlagen. In het gebied daartussen geldt een maximale bouwhoogte van 7 bouwlagen. Daarbij is tevens in de regels vastgelegd dat er sprake is van een onbebouwde tussenruimte. Die ruimte is op de verbeelding aangegeven met de functieaanduiding "groen". Verder is in artikel 6.2.2. de maximale breedte van de zuidelijk georiënteerde gevels van de gebouwen (uitgezonderd de parkeergarage) bepaald op 40 meter.

Voor wat betreft parkeren is in de planregels vastgelegd dat er een gebouwde parkeervoorziening mag in de bestemming "Wonen". Daarnaast is in het ontwerpbestemmingsplan ook aangegeven dat er maximaal 30 onbebouwde parkeervoorzieningen mogelijk zijn in de bestemming "Groen". Op grond van artikel 3.1 onder b van de planregels mogen deze parkeervoorzieningen alleen aan de noordoostzijde van de aangrenzende bestemming "Wonen" komen.

Op grond hiervan menen wij, dat het (ontwerp)bestemmingplan, ook al is op onderdelen sprake van een flexibele opzet, voldoende inzicht biedt in welke ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt en wat de ruimtelijke gevolgen daarvan kunnen zijn voor de directe woon- en leefomgeving.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.3. Ladder duurzame verstedelijking

Samenvatting van de zienswijze

Achmea rechtsbijstand zegt in de zienswijze dat onvoldoende is onderzocht of voldaan wordt aan de ladder duurzame verstedelijking. Ten onrechte wordt overwogen dat sprake is van bouwen binnen bestaand stedelijk gebied. De grond dat de bestemming 'Wonen' krijgt, ligt volgens het aanwijzingsbesluit 'Solleveld en Kapitelduinen' deels in Natura 2000 gebied. Met name de invloed op het deelgebied Het Roomse duin maakt dat het gebied niet beschouwd kan worden als stedelijk gebied. Er is een Nbw vergunning verleend, maar voor de toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking is dat onvoldoende. Achmea rechtsbijstand zegt in de zienswijze dat het ontwerpbestemmingsplan geen verwijzing bevat naar een regionale woonvisie die voldoende onderbouwt dat specifiek in Hoek van Holland behoefte bestaat voor 150 woningen ten behoeve voor een vraag die wel geldt voor Rotterdam. Hoek van Holland heeft geografisch gezien meer verbinding met de naastgelegen gemeente Westland

dan met de gemeente Rotterdam. Betwist wordt dat met de bouw van de woningen voldaan wordt aan de woonaanvraag voor de regio Rotterdam. De kans is groot dat wordt gebouwd ten behoeve van de regio Haaglanden, meer specifiek voor de woningzoekenden in de gemeente Westland. Daardoor is er strijd met artikel 3.1.6, tweede lid, aanhef en onder a, b en c, van het Besluit ruimtelijke ordening, omdat niet voldoende wordt gemotiveerd in hoeverre in de actuele regionale behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Reactie

Hier is sprake van een misverstand. Het plangebied ligt geheel buiten het Natura 2000-gebied "Solleveld & Kapittelduinen".

In de Toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan is in paragraaf 2.1.4 de zogenoemde Laddertoets op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Daaruit blijkt dat er behoefte bestaat aan de beoogde woningen. De locatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien, is daarom op grond van artikel 3.1.6 van het Bro niet nodig.

In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is het begrip 'bestaand stedelijk gebied' gedefinieerd. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt: *'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.*

In de overzichtsuitspraak ABRvS 28 juni 2017; ECLI:NL:RVS:2017:1724 is het volgende aangegeven:

De beantwoording van de vraag of een plangebied als een bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, Bro in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, Bro, kan worden aangemerkt, hangt volgens de Nota van toelichting (2017) af van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving.

Bij de beantwoording van deze vraag dient volgens de jurisprudentie van de Afdeling te worden beoordeeld of het voorgaande bestemmingsplan binnen het gebied al een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca mogelijk maakt, of het gebied volgens het voorgaande plan kan worden beschouwd als bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur (uitspraken van 29 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1340 (Veghel) en van 20 mei 2015, nr. ECLI:NL:RVS:2015:1581 (Papendrecht)).

Wanneer het voorgaande plan een zodanig samenstel van bebouwing mogelijk maakt, of het gebied als behorend bij zodanig bestaand stedenbouwkundig samenstel kan worden aangemerkt, ziet het nieuwe plan op een gebied dat als bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, en artikel 3.1.6, tweede lid, Bro is aan te merken.

In dit geval geldt geen bestemming, maar zijn de gronden feitelijk in gebruik als stedelijk groen en infrastructuur (dagrecreatief uitlooph gebied/overloopparkeren/wegen). Het gebied maakt ook onderdeel uit van het stedenbouwkundig samenstel van bebouwing omdat er andere stedelijke functies omheen liggen. Dit is ook door de provincie zo beoordeeld in haar zogenoemde kwaliteitskaart Zuid-Holland.

Om het begrip “bestaand stedelijk gebied” conform de genoemde uitleg in de toelichting te duiden, zullen wij hierna ambtshalve voorstellen om deze uitleg aan paragraaf 2.1.4 van de toelichting van het bestemmingsplan toe te voegen.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.4. Licht-, geluid- en fijnstofhinder

Samenvatting van de zienswijze

Achmea rechtsbijstand stelt in de zienswijze dat door de mogelijke aanleg van uitritten direct tegenover het perceel van cliënt overlast ondervinden gaat worden van licht-, geluid- en fijnstof.

Reactie

Zoals hierboven is aangegeven is de woning op een afstand van circa 70 meter gelegen vanuit de locatie. In artikel 3.1 van de planregels is bepaald dat de ontsluitingsweg komt aan de noordoostzijde van het plangebied. Deze weg (inrit) sluit in het noorden aan op de rotonde en in het zuiden van het plangebied op de Harwichweg (uitrit). Gelet op de ligging van de woning van reclamant zal van overlast en hinder geen sprake zijn.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

4. Evides Waterbedrijf

4.1. Waterleiding

Samenvatting van de zienswijze

Evides Waterbedrijf constateert in de zienswijze dat binnen het plangebied een transporterende distributieleiding van 250 mm is gelegen. Ter plaatse is de bestemming ‘Groen’ voorzien en binnen deze bestemming kan de ontsluitingsweg van de woningen worden gerealiseerd. Het is onwenselijk dat de waterleiding onder gesloten verharding komt te liggen.

Reactie

Aan de wens van Evides dat de waterleiding niet onder gesloten verharding komt te liggen, wordt tegemoetgekomen. Bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan van de openbare ruimte zal met deze wens rekening worden gehouden bij de definitieve keuze van de verharding boven het leidingtracé.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren.

5. Stedin

1.1. Belangen netbeheerder

Samenvatting van de zienswijze

Stedin verzoekt al in een vroeg stadium als netbeheerder betrokken te worden bij de planvorming, zodat er dan al rekening gehouden kan worden dat er voldoende ruimte beschikbaar blijft voor de aanleg van de benodigde boven- en ondergrondse assets. Waarbij er naast de ruimte voor een trafo (ook wanneer deze in pandig zou zijn beoogd) ook rekening wordt gehouden met de ruimte die benodigd is voor de kabels die er naar toe lopen. Stedin

wijst ook op het belang van vroegtijdige betrokkenheid in de plannen om zo gezamenlijk de energietransitie te realiseren en ook betaalbaar te houden.

Reactie

Hoewel betrokkenheid van netbeheerder(s) bij planvorming geen aspect is dat geregeld kan worden in een bestemmingsplan, onderschrijven wij wel het verzoek van Stedin. In het kader van deze ontwikkeling gebeurt dat ook al. Zo is er onder andere op 2 november 2022 al overleg geweest met nutspartijen waaronder Stedin.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze aan te nemen voor kennisgeving.