Nota van zienswijzen bestemmingsplan Rozenburg Incheonweg transformatorstation en kabels

Deze nota behoort tot het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Rozenburg Incheonweg transformatorstation en kabels.

A. Procedure

B. Beoordeling zienswijzen

C. Ambtshalve wijzigingsvoorstel

A. Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan is op 2 september 2021 bekendgemaakt en heeft vanaf 3 september 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen met stukken die daarover gaan. In deze periode kon iedereen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan indienen bij de gemeenteraad.

Zestien personen, families en instanties hebben zienswijzen ingediend. De raadsleden is ter vertrouwelijke behandeling een overzicht verstrekt met de nodige gegevens van de zienswijze-indieners (hierna: reclamanten). In deze nota van zienswijzen zijn de reclamanten met een nummer aangeduid dat correspondeert met de nummering in het overzicht. Van de natuurlijke personen zijn geen persoonsgegevens vermeld. Dat is gedaan om te voldoen aan de regelgeving over privacy. Wij zullen individueel de reclamanten meedelen welke onderstaande tekstonderdelen over hun eigen zienswijze gaan.
De zienswijzen zijn alle binnen de termijn ingediend. Ze zijn daarom alle ontvankelijk.

B. Beoordeling zienswijzen

Algemeen
In de zienswijzen zijn twee hoofdonderwerpen te onderkennen:
- het gebruik van boerenland voor de 150 kV-kabels, aangevoerd door agrariërs en
- het woon- en leefklimaat door toedoen van het trafostation, aangevoerd door omwonenden van het trafostation.

In de zienswijzen over het transformatorstation (verder in deze nota: trafostation) noemen nagenoeg alle reclamanten:
- de locatie met ruimtelijke inpassing,
- het geluidaspect mede in verhouding tot gebiedskenmerken en
- de naleving van wat het bestemmingsplan regelt.

Daarom gaan wij eerst in op deze drie aspecten. Daarna hebben wij alle zienswijzen samengevat en per zienswijzeonderdeel van onze reactie voorzien voor zover het andere onderwerpen betreft dan de drie hoofdaspecten. De samenvattingen van de zienswijze-onderdelen zijn *cursief* gezet. Per reclamant en aan het eind van deze nota hebben wij onze conclusies vermeld.

Locatie
Reclamanten menen dat er onvoldoende is gekeken naar alternatieve locaties voor het trafostation en dat suggesties voor alternatieven van belanghebbenden van de hand zijn gewezen. Een aantal reclamanten ziet graag dat het trafostation in de richting van de Aalsmeerderweg opschuift. Een reclamant ziet het liefst dat het trafostation in tegengestelde dus zuidoostelijke richting opschuift, tot buiten het verlengde van het gebied, waarvoor de reservering van de parallelle Kaagbaan geldt.

Reactie over locatie
Wij menen dat uitvoerig gekeken is naar alternatieve locaties voor het trafostation. In de samenvatting van het raadsvoorstel ‘Definitief locatiebesluit transformatorstation Incheonweg Rozenburg’ (2021.0000636) staat het volgende:

> "Wij zijn vanaf 2015 in overleg met de netwerkbedrijven TenneT en Liander over de locatie voor een nieuw onderstation om daarmee te voldoen aan de groeiende vraag naar stroom. Een eerste locatieonderzoek leidde tot een tweetal voorkeurlocaties in het deelgebied Prima4a bij Rijsenhout, en een locatie langs het spoor op Schiphol Trade Park (STP). De netwerkbedrijven hadden een voorkeur voor een van de locaties bij Rijsenhout, maar de gemeenteraad heeft in 2018 met een motie uitgesproken deze locaties niet geschikt te vinden. Vervolgens is de haalbaarheid van de locatie op STP nader onderzocht totdat ook die locatie niet meer in aanmerking kwam vanwege het plan van een metrolijn, de Noord/Zuidlijn, tussen Amsterdam/ Schiphol en Hoofddorp."

Het zoekgebied voor de stationslocatie ligt aan de oostzijde van de Rijksweg A4 (aan de westzijde wordt gezocht naar een locatie voor een tweede trafostation). Een belangrijk uitgangspunt voor het vaststellen van dit zoekgebied is om het station zo dicht mogelijk bij het voedingsgebied voor de elektriciteit te realiseren.
In het zoekgebied bevinden zich belemmeringen die maken dat de gekozen locatie aan de Incheonweg de enige overgebleven mogelijkheid is. Ten eerste zijn er geen kavels meer geschikt of beschikbaar binnen de bedrijventerreinen Schiphol-Rijk en Schiphol Logistics Park West en Oost. Daarnaast geldt er een hoogtebeperking voor een deel van het zoekgebied op basis van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (zie Hoofdstuk 2 van de Haalbaarheidsstudie).
Aan het hierop genomen raadsbesluit ging vooraf de nota d.d. 24 november 2020 (2020.0001695). Daarin is voor de oostzijde van de A4 de voorlopige voorkeur uitgesproken voor de locatie op Schiphol Logistics Park, gelegen ten zuiden van de Incheonweg in Rozenburg (2020.0001695). In deze nota staan tevens de voor- en nadelen van deze locatie beschreven. Deze locatie is in het verzorgingsgebied de enige haalbare locatie.

Het verschuiven van de stationslocatie in de richting van de Aalsmeerderweg is niet mogelijk. Er is een reservering voor de parallelle Kaagbaan aanwezig. Die is vastgelegd in een Algemene Maatregel van Bestuur. Zolang die geldt, zullen wij die respecteren, met de onvermijdelijke effecten daarvan. Tevens dient voldoende afstand te zijn tot de woningen aan de Aalsmeerderweg, onder meer in verband met geluid. Ook heeft de grondeigenaar van de trafolocatie verzocht om plaatsing van het trafostation aan de oostelijke grens van de kavel, zodat er niet een te kleine restkavel overblijft.

Wij zien in wat de reclamanten aanvoeren, geen reden om af te zien van de locatie, waarvoor de gemeente heeft gekozen.

Ruimtelijke inpassing
Reclamanten menen dat de locatie van het trafostation ten koste gaat van de functie als recreatiegebied voor de omgeving. Ook zou er onvoldoende rekening zijn gehouden met het cultuurhistorische karakter en is er onvoldoende landschappelijk ingepast. Dit zou kunnen worden opgelost door een aarden wal en beplanting aan te brengen op het perceel.

Reactie over Ruimtelijke inpassing
In het bestemmingsplan Rozenburg SLP geldt voor de trafolocatie de bestemming Agrarisch. Ook is hier een bevoegdheid opgenomen om de bestemming te wijzigen in 'Bedrijventerrein', 'Verkeer', 'Groen' en 'Recreatie'. De provincie Noord-Holland heeft de gronden verworven met het oog op ontwikkeling van bedrijventerrein. Wegens de nu voorgestelde nieuwe functie die het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt, zal de agrarische functie verdwijnen.
Er is zo veel mogelijk rekening gehouden met het 'Beeldkwaliteitplan Schiphol Logistics Park e.o.' (2015). Dat beeldkwaliteitsplan vormt het gebiedsgerichte kader voor welstandsbeoordeling voor de betreffende locatie. Aan dit plan is in het kader van het Haalbaarheidsonderzoek uitwerking gegeven met de notitie 'Ruimtelijke inpassing hoogspanningsstation Schiphol Logistics Park'. Ook al was in 2015 nog geen sprake van het nu beoogde trafostation, zal dat aansluiten bij de van toepassing zijnde uitgangspunten en uitwerking voor dit gebied.
Overigens, het bestemmingsplan heeft een tamelijk abstract karakter en legt vooral bestemmingen voor bepaalde functies met maatvoering vast. Een bestemmingsplan gaat niet over de concreetheid van het bouwplan zelf, ook niet over de inrichting van een terrein. De vergunningaanvraag wordt later ingediend. Daarin krijgt de concrete bebouwing alle aandacht met inachtneming van gestelde kaders.

Tussen het perceel waarop het trafostation is beoogd en de Geniedijk komt het Geniepark. Het is de bedoeling dat het Geniepark met bomen wordt beplant en van wandelpaden voorzien. Het onverharde oostelijke en

zuidelijke deel van het transformatorterrein zelf zal worden beplant als een bloemenweide. Zo sluit de terreininrichting aan op het Geniepark, terwijl de benodigde bebouwing voornamelijk aan de Incheonweg geconcentreerd wordt. De verwachting is dat deze inrichting ook een positief effect heeft op diverse dieren, zoals vlinders en bijen, wat de natuur ten goede komt. Door dit groene, natuurlijke karakter sluit het station goed aan op het groene karakter van de ten zuiden beoogde bomenweide in het Geniepark. Op deze wijze zal er een goede overgang van het bedrijventerrein naar het grasland met lage bomen in het Geniepark ontstaan die aanvullende inpassingsmaatregelen overbodig maakt.
In de relatie tussen het trafostation en zijn omgeving is het streven om enige doorkijk juist te behouden. Dat is voor de openheid vanaf de Geniedijk, die meebepalend is voor behoud van het cultuurhistorische karakter van het voormalige vestingwerk en zijn omgeving. De gebouwen kunnen in relatie daarmee met een eigen signatuur en uitstraling zichtbaar zijn zonder dat zij afbreuk doen aan de beschreven ruimtelijke context. En zij kunnen zich onderscheiden van de grote bedrijfspanden aan bijvoorbeeld aan de overzijde van de Incheonweg. Daarom kan het antwoord op een eerder gestelde vraag of de gemeente het passend vindt dat het trafostation op minder dan 100 meter van de Geniedijk komt, met ja beantwoord worden.
Het Geniepark vanaf de Aalsmeerderweg tot en met de locatie van het trafostation (dus tot de gronden van de Arendshoeve) worden parallel aan de ontwikkeling van het trafostation gerealiseerd. De realisatieafspraken maken deel uit van de overeenkomsten die met TenneT, Liander en de provincie worden gesloten voor de ontwikkeling van de gronden. Overigens heeft de gemeente al een deel van de betreffende gronden in eigendom. Het resterende deel zal de provincie aan de gemeente overdragen. Uitgangspunt is dat het Geniepark tussen Aalsmeerderweg en trafostation uiterlijk wordt gerealiseerd aansluitend op de realisatie van het trafostation.

Op het terrein van het station kan niet of nauwelijks diepwortelende beplanting worden aangebracht. Dit is een gevolg van het feit dat op het perceel veel ondergrondse kabels nodig zijn, zowel 150 kV-kabels als kabels met minder hoge spanning om het voedingsgebied te bedienen. Ook moet ruimte worden gehouden voor een adequate buffering- en infiltratievoorziening voor regenwater. Enkele zienswijzen gaan in op een verdergaande groene afscherming buiten het terrein van het trafostation. Hierbij is het goed te beseffen dat aanvragers TenneT en Liander alleen eigendoms-zeggenschap zal hebben op het terrein waarop het trafostation wordt gebouwd.
Het is wel zo dat het nieuwe bestemmingsplan een regeling treft voor een geluidzone met een wijder bereik, maar buiten het trafoterrein gaat het uitsluitend over de geluidzone van het trafostation. Buiten het trafoterrein bevat dit bestemmingsplan geen complete bestemmingsregeling. Daar blijft het onderliggende bestemmingsplan voor die gronden gewoon gelden met als enige aanvullende element de geluidzone.
De gemeente kan in het voorliggende kader niet de vrijheid nemen een bestemmingsregeling toe te voegen buiten het terrein van TenneT anders dan het verplichte vastleggen van de geluidzone. Het staat de reclamanten vrij om zelf te bezien wat zij kunnen bereiken in direct onderling overleg met de betreffende rechthebbenden op de bedoelde gronden.

<u>Geluid</u>
Reclamanten stellen dat In het gebied, waar zij al geluidoverlast van bijvoorbeeld Schiphol, bedrijven en de A4 ervaren, na de bouw van het trafostation een onevenredige toename van geluid en andere vormen van overlast zal optreden. Omdat zij de situatie als buitengebied zien en niet als gemengd gebied, vinden zij dat een richtafstand van 300 meter moet worden aangehouden in plaats van 200 meter voor de invloed van het trafostation op hun woning.
Zij vinden dat de gemeente onvoldoende rekening houdt met het laagfrequente geluid dat het trafostation zal produceren en met de cumulatie van geluid.

Reclamerende dijkbewoners, die respectievelijk 5 meter en 8 meter boven het polderniveau wonen en slapen, ondervinden al hinder van de koelventilatoren op de datacentra. Andere reclamanten noemen ook het verkeer van de bedrijven. Ondanks alle berekeningen zijn zij er niet van overtuigd, dat zij niet meer overlast krijgen. Zij verwachten dat door de vier muren van het trafostation het geluid omhooggestuwd wordt. Zij geven aan dat juist de mensen op de dijk misschien overlast ondervinden.

Reclamanten vragen om een nulmeting.

Een reclamant wil dat de gevelwaarde wordt geschrapt en daarvoor in de plaats een erfgrenswaarde wordt gebruikt. Hij wil ook dat deze voor zijn situatie wordt berekend, zodat hij bij overschrijding de benodigde stappen kan ondernemen.

Milieuzonering
In het ontwerpbestemmingsplan zijn verschillende richtlijnen opgenomen, zonder enige consequentie indien deze niet gehaald worden. Een voorbeeld hiervan is de VNG-richtlijn 'Bedrijven en milieuzonering'. De reclamant die dit noemt, verwacht dat in het bestemmingsplan komt te staan, dat er specifieke sancties en maatregelen genomen worden als men niet aan de richtlijn voldoet. Hierdoor voelt hij zich beter beschermd als omwonende.

Reactie over Geluid

Karakter gebied en richtafstand
Een richtafstand voor geluid van de VNG is een hulpmiddel om te beoordelen of bedrijven passend zijn in de omgeving. Het is geen norm maar een richtlijn. Een richtlijn is minder verplichtend. De locatie van het nieuw te bouwen station is bepalend voor de gebiedstypering. Dit is de locatie waar de geluidsbronnen zich bevinden. Het karakter van de directe omgeving van het trafostation is niet dat van een 'rustige woonwijk'. Feitelijk gaat het om een aantal wooneenheden langs de Geniedijk, woningen, horeca en een bedrijventerrein dat aan de overzijde van de Incheonweg begint. Feitelijk is het er niet rustig, zoals diverse reclamanten aangeven in hun zienswijze. Daarom is het verdedigbaar om het gebied te typeren als gemengd gebied. Bij een gemengd gebied hoort een richtafstand van 200 meter.
Van een richtafstand kan worden afgeweken, als dat maar goed gemotiveerd gebeurt. Hiervoor is het van belang door middel van onderzoek aan te tonen dat ook bij het overschrijden van de richtafstanden geen relevante hinder optreedt en aan de wettelijke normering wordt voldaan. Wat wij dan ook vooral belangrijk vinden, daarbij juist het belang van omwonenden in het oog hebbend, is wat deskundig geobjectiveerd, de berekende invloed is van de geluidproductie van het nieuwe element in het achterland, het trafostation. De wetgeving en andere regelgeving (met name de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) gaan ook over de verplicht te gebruiken methode voor het doen van akoestisch onderzoek. Dat wordt in het akoestisch rapport nader technisch toegelicht. Het houdt onder meer in dat niet wordt berekend wat de geluidbelasting is op de grens van een perceel waarop een 'gevoelige bestemming' staat – bijvoorbeeld een woning – maar dat de geluidbelasting op de gevels moet worden berekend. Een meting betreft in nagenoeg alle gevallen een momentopname waarbij allerlei specifieke omstandigheden meedoen in de uitslag van de meter. Hoe de geluidbelasting zich over langere tijd, dag, maand, seizoenen etc. gedraagt is hiermee nog alleszins onzeker waardoor die benadering niet geoorloofd is. De geluidemissie van het trafostation op de erfgrens is zichtbaar in de contouren in fig. 4.1 en 4.2 van het akoestisch rapport.
Het maximaal berekende gemiddelde geluidsniveau bedraagt 42 dB(A). Deze geluidsbelasting voldoet aan de normering voor zowel een stille woonwijk als een gemengd gebied. Daarom kan een conclusie zijn, dat gelet op dit berekeningsresultaat de discussie over het gebiedstype nauwelijks relevant blijkt te zijn.

Transformatorvermogen en milieucategorie
Voor omgevingstype 'gemengd gebied' is voor milieucategorie 4.2 (opgesteld transformatorvermogen van 200 tot 1000 MVA) een richtafstand passend van 200 meter. Dat is één afstandstap lager dan voor het gebiedstype 'rustige woonwijk'. Van milieucategorie 5.1 of een opgesteld transformatorvermogen van meer dan 1000 MVA is in dit geval geen sprake. Voor het station is de afstand van de (gevels) van de aanwezige geluidgevoelige gebouwen (woningen) tot de inrichtingsgrens (hek van het station) van het geprojecteerde trafostation minimaal circa 220 meter, dus meer dan de toepasselijke richtafstand van 200 meter. Feitelijk kan om die reden al worden gesproken van een ruimtelijk inpasbare situatie. TenneT en Liander hebben er desondanks voor gekozen in het geluidsonderzoek ook nog de volgende stap uit te laten voeren.

Toetsing geluid
In de fase van het locatieonderzoek, die voorafging aan de huidige fase van het bestemmingsplan, hebben veel mensen hun stem laten horen. Er zijn veel contacten geweest, overleggen, er zijn vragen gesteld en antwoorden gegeven. Voor een belangrijk deel gaat het over het geluid van het trafostation. In de Wet geluidhinder heet dat industrielawaai, in dit geval van een inrichting als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder. Dan is het goed om te bedenken dat bij de opzet van het bestemmingsplan het uitgangspunt is

doorgevoerd om de geluidbronnen (transformatoren en compensatiespoelen) zo ver mogelijk van geluidgevoelige bestemmingen te projecteren.
Het plan voldoet aan de zojuist gemotiveerde afstandsrichtlijn en het voldoet aan de geluidnormen.
Vervolgens is getoetst aan grenswaarden. In deze stap zijn de berekende geluidniveaus die het trafostation veroorzaakt op de gevels van omliggende woningen getoetst aan de grenswaarden die van toepassing zijn voor 'gemengd gebied', te weten 50 dB(A) etmaalwaarde. De etmaalwaarde is – volgens de wettelijke systematiek – een afgeleide van de volgende waarden: 50 dB(A) in de dag-periode, 45 dB(A) in de avond en 40 dB(A) in de nacht. Uit het geluidonderzoek blijkt dat aan deze grenswaarden wordt voldaan.
Hierbij is van belang dat de nacht bepalend is en dat rekening wordt gehouden met het laagfrequente (tonale) karakter van het geluid, waarvoor een opslag geldt van respectievelijk 10 dB(A) en 5 dB(A). In deze specifieke situatie is dus sprake van twee rekenkundige opslagen. Het berekende geluid op de gevel van de dichtstbijzijnde woning bedraagt 28 dB(A), inclusief genoemde opslagen dus 43 dB(A). Dat is ruimschoots onder de norm van 50 dB(A) die voor ‘gemengd gebied’ van toepassing is en zelfs onder de door reclamanten bepleite norm van 45 dB(A) die voor een ‘rustige woonwijk’ van toepassing is. Dit is mede het gevolg van extra akoestische maatregelen, waarop wij hierna nog ingaan.
Wegens negatief gebleven reacties van omwonenden hebben TenneT en Liander besloten tot het toepassen van een extra afsluitende wand, zodat de transformatoren en compensatiespoelen in vierwandige cellen komen te staan. De vierde wand is uitneembaar en wordt aan de binnenzijde geluidabsorberend uitgevoerd. De open zijde van de transformatoren was aan de oostelijke zijde, de zijde van de geluidgevoelige objecten, gepositioneerd. Daarnaast vormden de spoelen de belangrijkste geluidbron voor de omgeving.
Als extra geluidreducerende maatregel worden compensatiespoelen geplaatst die 5 dB(A) stiller zijn dan gangbaar is.
Geluid dat naar boven wordt afgestraald, zal zich niet direct horizontaal verplaatsen. Er is geen sprake van de door een reclamant genoemde stuwing die in horizontale richting tot meer geluidbelasting leidt. Dat door deze meer doordachte opstelling meer geluidbelasting op woningniveau plaatsvindt, wordt ook door het rekenmodel niet onderschreven. Tevens is het niet gebruikelijk en niet gewenst om de trafo-compartimenten te voorzien van een bovenafdichting. Dat is in verband met ventilatie en de daarmee te garanderen koeling van de compartimenten. Dus uitstraling van geluid aan de bovenzijde is een gegeven, zonder dat het in dit geval tot normoverschrijding leidt.
Voor het toestaan van minder transformatoren, waarom een reclamant verzoekt, is geen reden, omdat de geplande opstelling voldoet aan geldende regelgeving.
Voor laagfrequent geluid is een ‘verzwaring’ van 5 dB(A) toegepast op de berekende geluidsbelasting. De 5 dB(A) verzwaring (toeslag) betreft het laagfrequente karakter van het geluid van de transformatoren. Hierbij is een bepaalde toon (in Hz) nadrukkelijk aanwezig. Dit kan in een willekeurige frequentie optreden.
Als laagfrequent geluid wordt aangemerkt geluid tussen 20 Hz en 100 Hz. De laagst bemeten (of gehanteerde) frequentie van het transformatorgeluid bedraagt 64 Hz. Dit kan worden afgeleid uit de brongegevens in bijlage 1 – Lijst van puntbronnen – van het akoestisch rapport. De zogeheten 31 Hz-band is niet meegenomen, omdat deze voor het A-gewogen geluid in de meeste gevallen niet relevant is. De aanname is dat in dit geval zich geen laagfrequent geluid zal voordoen. Voor het geval dat zo’n laagfrequent geluid zich toch voordoet, is de moeilijkheid dat daarvoor geen normeringskader is in de regelgeving. Wel is in o.a. de NSG-richtlijn weergegeven hoe LFG te herkennen c.q. hoe dit proefondervindelijk vast te stellen is.

<u>Invloed ontwerp op geluid</u>
De vraag of het architectonisch ontwerp en de bliksemspitsen invloed hebben op de akoestische eigenschappen van het trafostation, kan als volgt worden beantwoord. In het geluidonderzoek is rekening gehouden met de aanwezige gebouwen. De gebouwen op het terrein zijn volledig akoestisch reflecterend meegenomen in het rekenmodel. Dit is aan te merken als een worst case benadering. Van de bliksemspitsen wordt geen invloed verwacht op de geluidbelasting op de gevel. Als er al sprake zou zijn van veel wind, waarbij de bliksemspitsen geluid genereren, zorgt dat voor camouflage van het geluid. Dan zal het gedeelte van het omgevingsgeluid dat de wind veroorzaakt in het omgevingsgeluid, evenals geluid van verkeer in de omgeving, het geluid dat door toedoen van de bliksemspitsen wordt gegenereerd, flink overstemmen.

<u>Nulmeting geluid</u>
Het verzoek om een nulmeting te doen, vanuit de gedachte dat later een vergelijking mogelijk is tussen de huidige situatie zonder trafostation en de nieuwe situatie met trafostation, hebben wij met waardering in overweging genomen. Immers, in veel soorten situaties is dat een zinvolle methode. Dat ligt met geluid in de openlucht anders.

Een nulmeting van geluid in de openlucht is altijd een momentopname en sterk afhankelijk van diverse niet te beïnvloeden factoren, waarbij bijvoorbeeld de windrichting en de situatie in de omgeving (drukte op Schiphol en op de A4) meebepalend zijn. Daarom biedt zo'n meting een aardig gegeven op het meetmoment, maar is zij in dit geval niet zinvol, want niet maatgevend. Sterker nog, als de geluidsemissie iets zou toenemen maar nog steeds binnen de geluidsruimte is die het Activiteitenbesluit biedt, is er nog steeds sprake van een situatie die voldoet aan de geldende wetgeving.

Zonegrens
Een reclamant stelt dat het voorstel zonegrens in het ontwerpbestemmingsplan niet definitief is en niet specifiek. Dat de zonegrens niet definitief is, komt omdat het bestemmingsplan nog niet definitief is. Zodra de gemeenteraad het bestemmingsplan heeft vastgesteld, is dat het definitieve gemeentelijke standpunt over het bestemmingsplan inclusief de industrie-geluidzones. Daarna kan met behulp van metingen worden vastgesteld of wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 50 dB(A) op de zonegrens. Liander moet daarnaast aan de controlepunten uit de milieuvergunning voldoen. De geluidwaarde op en buiten de zonegrens mag dus niet meer zijn dan 50 dBA etmaalwaarde.

Toepassen antigeluid
Peutz heeft enkele jaren geleden uitgebreid onderzoek gedaan naar antigeluid aan transformatoren. Er zijn geen kant-en-klare antigeluid-systemen op de markt verkrijgbaar. Dat betekent dat per bron (transformator en/of spoel) op basis van uitgebreide geluidmetingen een systeem ontworpen moet worden. Dit is tijdrovend en (dus) kostbaar.
De geluidreductie is richting-specifiek. Dat wil zeggen dat in een bepaalde richting een reductie gerealiseerd kan worden maar dat in andere richtingen deze reductie minder is of zelfs een toename van het geluidniveau kan optreden. Een algehele 'uitdoving' van het geluid is in de praktijk niet mogelijk. In de situatie van het trafostation aan de Incheonweg zijn er in meerdere richtingen woningen aanwezig. Antigeluid lijkt daarom in dit geval niet de meest efficiënte oplossing.

Cumulatie, omgevingsgeluid
Zoals uit het akoestisch rapport blijkt, wordt het gecumuleerde geluidniveau op de trafolocatie gedomineerd door het aanwezige wegverkeersgeluid. Gelet op de bijdrage van het trafostation kan tevens de conclusie worden getrokken dat het wegverkeersgeluid en het luchtvaartgeluid een maskerend effect zullen hebben op de geluidsemissie van het trafostation. Desalniettemin zijn er maatregelen genomen om de geluidproductie van het station te verminderen, zoals eerder in deze nota beschreven. Door deze maatregelen en de manier, waarop ze in het bestemmingsplan zijn verwerkt, is in zoverre sprake van een resultaatverplichting, niet slechts van een inspanningsverplichting.

Naleving van wat het bestemmingsplan regelt
Reclamanten zien dat in het ontwerpbestemmingsplan verscheidene richtlijnen zijn opgenomen, zonder enige consequentie indien deze niet gehaald worden. Een voorbeeld hiervan is de VNG-richtlijn 'Bedrijven en milieuzonering'. Een reclamant verwacht dat in het bestemmingsplan komt te staan, dat er specifieke sancties en maatregelen genomen worden als men niet aan de richtlijn voldoet. Hierdoor voelt hij zich beter beschermd als omwonende.

Een reclamant heeft twijfel over de onafhankelijkheid waarmee dit plan is uitgevoerd omdat de gemeente, Tennet en Liander een totaal ander doel voor ogen hebben dan de omwonenden. Het bevreemdt dan ook als omwonenden vragen om een subsidie voor een onafhankelijke controle, dat er niet op korte termijn uitsluitsel is. De omwonenden moeten gerustgesteld worden dat dit plan zeer secuur is uitgevoerd en dat aan alles gedacht is om de omwonenden veilig en gezond te laten wonen. Hij verwacht dat de onafhankelijke controle kan plaatsvinden voordat het rapport definitief gemaakt wordt en men er niet ten koste van alles een haastklus van maakt.

Reactie over Naleving
Enkele elementen uit de zienswijzen hebben wij hier gegroepeerd onder het kopje Naleving. De zorgen die in de zienswijzen zijn geuit, hebben bijvoorbeeld geleid tot het verzoek om een 42 dB(A)-contour van de compensatiespoelen vast te stellen, opdat dit na ingebruikstelling van het trafostation meetbaar blijft als referentie. Ook is gevraagd om een erfgrenswaarde in plaats van een gevelwaarde. Reclamanten roepen

daarmee eigenlijk de gemeente op een beheersbaar plan vast te stellen, door op de situatie toegespitste controlecriteria in het bestemmingsplan op te nemen.
Met begrip voor het feit dat men zich gedetailleerd heeft ingeleefd en dat men heeft geprobeerd zich voor te bereiden op wat zich aan onwelgevalligs misschien zal voordoen, moeten wij hiernaast zetten dat het wettelijk systeem anders in elkaar zit. Wat men in de zienswijzen aanreikt, zijn eigenlijk handvatten voor handhaving. Maar in de regelgeving staan criteria over beoordelingen die vooraf aan de vaststelling van een bestemmingsplan moeten plaatsvinden; aan dat stelsel van gegevens, normen, richtlijnen en dergelijke is getoetst zoals hiervoor en in de bestemmingsplanstukken is omschreven. Over het geluidaspect zijn alle relevante gegevens en geluidcontouren in het akoestisch rapport opgenomen. Zo zitten in het rekenmodel ten aanzien van de spoelen uitgangspunten voor het bronniveau en de tijdsduur dat de spoelen in werking zijn. Dat zijn tevens de uitgangspunten voor de berekende geluidbelasting op de woningen. Naar ons oordeel zijn de gebruikte methoden correct toegepast. En de maatregelen die worden doorgevoerd, hebben wij passend en ruim voldoende bevonden. Wij mogen geen strengere eisen stellen dan de regelgeving toelaat. Om deze reden mogen wij bijvoorbeeld geen maximale waarden vaststellen voor de grens van iemands erf. Wat dit voorbeeld betreft, is de maatstaf in de Wet geluidhinder de geluidbelasting op de buitengevel van een gevoelig object, zoals een woning. Dit laatste kunnen wij iets technischer benoemen: de Wet geluidhinder kent evenals de Wet milieubeheer een toetsing op basis van de gevelbelasting op een woning. Hierbij wordt in de praktijk voor het toetspunt, volgens landelijke richtlijnen, een afstand van 1 meter vóór de gevel gehanteerd en 0,1 meter bij modellering. Gelet hierop wordt de tuin in dit kader niet beschouwd als een te beschermen object, met uitzondering van het gedeelte tussen gevel en toetspunt.
Als in de praktijk na realisering van de beoogde bestemmingen blijkt dat de omstandigheden feitelijk anders zijn dan de begrenzingen die het bestemmingsplan stelt en/of anders blijken dan in of krachtens omgevingsvergunningen worden gesteld, dan kan iemand daarin een reden zien om dat bij de vergunninghouder en/of de vergunningverlenende instantie onder de aandacht te brengen, tot en met het indienen van een handhavingsverzoek.

Overige onderwerpen per reclamant

Reclamant 1 ARAG Rechtsbijstand namens cliënt

Wegens de relatief korte afstand van ongeveer 200 meter tussen de woning van cliënten en het trafostation vinden cliënten dat hun woon- en leefklimaat onevenredig worden aangetast. In het gebied, waar zij al geluidoverlast van bijvoorbeeld Schiphol, bedrijven en de A4 ervaren, zullen na de bouw van het trafostation een onevenredige toename van geluid en andere vormen van overlast optreden. Omdat zij de situatie als buitengebied zien en niet gemengd gebied, vinden zij dat een richtafstand van 300 meter moet worden aangehouden in plaats van 200 meter voor de invloed van het trafostation op hun woning. De gemeente houdt onvoldoende rekening met het laagfrequente geluid dat het trafostation zal produceren en evenmin met de cumulatie van geluid.
Cliënten vrezen ook nadelige effecten op hun gezondheid door de straling die het trafostation veroorzaakt. Zij stellen voorts dat de gemeente ten onrechte onvoldoende alternatieve locaties voor het trafostation, met minder burgerwoningen in de buurt, heeft bekeken. Hierbij wordt, met verwijzing naar vaste rechtspraak, aangevoerd dat een gemeente c.q. onze gemeente geen medewerking kan geven aan een plan, indien op voorhand duidelijk is dat met de verwezenlijking van alternatieven een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren.

Reactie 1
De reclamant noemt als afstand tussen cliënts woning en het trafostation 200 meter. In feite is het zo dat de afstand tussen de achtergrens van zijn perceel en de grens van de 'geluidzone – industrie transformatorstation' ruim 200 meter is. De afstand tot het perceel van het trafostation is bijna 400 meter. Het elektromagnetisch veld van het station en de 150kV kabelverbinding is in beeld gebracht. Binnen de contour van 100 microtesla (blootstellingslimiet) en binnen de contour van 0,4 microtesla (jaargemiddeld) liggen geen gevoelige bestemmingen zoals woningen. Het blijkt dat de 0,4 microtesla contour nauwelijks buiten de grenzen komt van het perceel van het trafostation. Het bestemmingsplan voldoet hiermee aan de geldende wet- en regelgeving en het voorzorgsprincipe.
Zie voorts de Reactie over Geluid, die op pagina 3 begint.

Conclusie reclamant 1: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 2

2A geluidzones
Reclamant 2 ziet graag de 42 dB(A)-contour van de spoelen vastgelegd, evenals als de 50 dB(A) zone, zodat dit na ingebruikstelling meetbaar blijft als referentie. Juist omdat geluid in deze omgeving moeilijk meetbaar is, zou het goed zijn, juist bij de bron de metingen te verrichten. Ook van de beloofde nulmeting vinden zij niets terug.

Reactie 2A
Zie Reactie over Naleving.

2B waterberging
Iets wat er erg voorlopig uitziet, is de waterberging. Dat wordt misschien een sloot of een wadi. Voor ons als omwonenden is dat belangrijk; een wadi kan juist vogels aantrekken, waar Schiphol weer problemen mee heeft, zoals in het verleden met het SLP-gebied het geval was.

Reactie 2B
De waterberging wordt uitgewerkt voor het aanvragen van de benodigde watervergunning in verband met de compensatie van verhard oppervlak. De oppervlakte van het compensatiewater is veel kleiner dan de begrenzing die het Luchthavenindelingbesluit is gesteld, ongeacht de methode die gekozen wordt.

2C De reclamant kan zich soms niet aan de indruk onttrekken, dat sommige zaken juist in het ongewisse worden gelaten, zodat het voor hen als bewoners na de vaststelling van het bestemmingsplan veel lastiger wordt om hun stem te laten horen.

Reactie 2C
Het is aldoor de intentie van alle betrokken beoordelende instanties om zo transparant mogelijk informatie beschikbaar te stellen en uit te leggen aan iedereen die zijn informatiebehoefte kenbaar maakt. Concrete blijken daarvan zijn de verslagen van overleggen en de vragen-en-antwoorden-overzichten die als bijlagen van het Haalbaarheidsonderzoek tot de stukken van het bestemmingsplan behoren.
Volgend op het bestemmingsplan is of zijn omgevingsvergunningen aan de orde, zowel voor het bouwen als voor milieuaspecten. Zij kennen elk hun eigen rechtsbescherming met voorafgaande officiële bekendmakingen.

2D geluid
Als dijkbewoners bevinden zij zich in een unieke positie: zij wonen ruim 5 meter boven het maaiveld en slapen 8 meter boven maaiveld. Momenteel ondervinden zij al hinder van de koelventilatoren op de datacentra, op grotere afstand als het transformator station straks, op gelijke hoogte van de slaapkamers. Dat is de huidige situatie, terwijl zij aan de gevel bijna niets horen. In de vergunningen vinden ze daar niets over terug.
Ondanks alle berekeningen van adviesbureau Peutz zijn zij er niet van overtuigd, dat zij niet meer overlast krijgen. Zij verwachten dat door de vier muren van het trafostation het geluid omhooggestuwd wordt. Juist de mensen op de dijk kunnen misschien overlast ondervinden. Zie de berekeningen over de vorige opstelling met de oude spoelen. Daardoor kregen b.v. mensen op de Aarbergerweg meer geluid te verduren. Dat stillere spoelen uitkomst bieden, is te hopen en juichen ze toe. Maar, stellen zij, het gebruik van spoelen zo dicht bij woningen blijft een experiment, waarbij de uitkomst alleen te berekenen is. Bovendien moeten deze spoelen nog ontworpen worden. Ook is niet bekend, hoe vaak deze spoelen in gebruik zullen zijn, waardoor je ze op het ene moment wel hoort en later weer niet. Mocht er toch overlast ontstaan na ingebruikstelling, wat is dan de oplossing? Graag zien zij dan toch de mogelijkheid tot het plaatsen van een dak opgenomen in het definitieve bestemmingsplan.

Reactie 2D
In het akoestisch onderzoek is, zoals gebruikelijk, rekening gehouden met onder meer hoogteligging van de geluidbronnen, van de relevante gevoelige bestemmingen, met de aard van het tussengelegen terrein (water, grond, glas, andere verhardingen enzovoorts.
Zie voorts Reactie over Geluid, die op pagina 3 begint.

2E landschappelijke inpassing
In het participatietraject over het trafostation is steeds aangegeven dat het station landschappelijk ingepast zou worden mede door de aanleg van het Geniepark. De reclamant is verbaasd dat nu alleen sprake is van beplanting in het gedeelte van 200 meter achter het trafostation. Hij ziet graag de beplanting doorgezet tot aan de Aalsmeerderweg, maar vreest dat het lang kan duren in verband met de nog voortdurende reservering voor de parallelle Kaagbaan. Juist de aanplant van bomen langs de hele Geniedijk zal de acceptatie van het trafostation bevorderen. En op die manier worden zij als bewoners serieus genomen.

Zie Reactie over Landschappelijke inpassing, die op pagina 2 begint.

Conclusie reclamant 2: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 3

geluid
Voor reclamant 3 is het belangrijkst dat het trafostation meer geluid gaat opleveren dan er verwacht wordt en dat hem zijn woongenot zal worden ontnomen. Omdat zij vier meter hoger wonen dan de Incheonweg en het trafostation vier wanden heeft, denkt hij dat het geluid hierdoor omhoog zal gaan en met de wind meegevoerd zal worden, en wellicht nog meer als het fietspad naast zijn woning, dat naar het logistiek park leidt, als trekgat fungeert voor extra trafostation-geluid.
Graag zou hij willen dat een nulmeting gedaan wordt door het meten van geluid bij zijn woning voordat het trafostation in gebruik genomen wordt, te verrichten door een onafhankelijk bedrijf.
In verband met het geluid wordt er gesproken over het toegestane geluid op een industriegebied maar, zo stelt hij, dit gebied had tot voor kort de bestemming groen. Dat er flink gebouwd is achter het mooie park dat direct

achter de dijk ligt, was bekend. Maar dat er ook zoveel datacentra zouden komen, was hem niet bekend. Die horen naar zijn idee niet bij Schiphol logistiek. De datacentra zijn mede de reden dat er een tekort aan stroom is en dat er een trafostation nodig is. Maar dat er dan geluidnormen worden gebruikt van een industrieterrein, terwijl het gebied van het te plaatsen trafostation nog groen is, lijkt hem niet terecht en niet eerlijk naar de bewoners.

Reactie 3
Zie Reactie over Geluid, die begint op pagina 3.

Conclusie reclamant 3: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 4

4A Bouwschade
Omdat zich tijdens de bouw van het trafostation schade kan voordoen, wil reclamant 4 een vooropname van alle opstallen en vergoeding van schade en van kosten die voor hem met de bouw verband houden, bijvoorbeeld met een andere werklocatie dan thuis, waar hij normaliter voltijds werkt.

Reactie 4A
Zie Reactie 5C

4B Calamiteitenplan
Hij had in dit plan een calamiteitenplan verwacht, waarin ook goed beschreven wordt waaraan de omwonenden eventueel blootgesteld worden, met één loket voor omwonenden voor klachten, vragen en dergelijke.

Reactie 4B
Een calamiteitenplan maakt geen onderdeel uit van een bestemmingsplan, het hoort daarin niet thuis. Het bevoegd gezag ziet erop toe dat TenneT en Liander zich tijdens de bouw van het trafostation houden aan de geldende wet- en regelgeving over gezondheid en veiligheid van de omgeving. Tijdens de werkzaamheden zal er één aanspreekpunt namens de gemeente en één aanspreekpunt namens TenneT en Liander beschikbaar zijn voor vragen en klachten vanuit de omgeving. Over wie dat zullen zijn, krijgen de omwonenden bericht.

Geluid
Bij navraag over het getoonde gebouw is het deze reclamant gebleken dat nog niet duidelijk is of de constructie en de vorm van het trafostation invloed zouden kunnen hebben op het geluidsbeeld. Het voorgenomen station krijgt hoge bliksemafleiders; deze kunnen met een bepaalde wind geluid produceren en gegevens over deze geluidsinvloeden zijn nergens terug te vinden.
Er wordt, stelt hij, onzorgvuldig omgegaan wordt met het geluid, terwijl men weet dat dit de grootse zorg van omwonenden is.

Reactie 4C
Zie Reactie over Geluid, vanaf pagina 3.

4D nulmeting
De reclamant vraagt zich af hoe het feit dat er landelijk klachten zijn over (laagfrequent) geluid, zich verhoudt tot de opmerking In de plantoelichting dat het aspect geluid geen belemmering is voor het vaststellen van het bestemmingsplan, zonder dat erbij staat welke garanties de mensen hebben die er misschien toch last van gaan krijgen. Daarbij ook opgenomen welke stappen deze mensen kunnen ondernemen, indien er niet aan deze waarborg wordt voldaan.
Om de hoeveelheid geluid in kaart te brengen, wil hij een nulmeting van het geluid over een langere tijd in meerdere perioden van het jaar, gedaan door een onafhankelijke partij en een meting na de komst van het trafostation en informatie over de manier van afhandelen.

Reactie 4D
Zie Reactie over Geluid en Reactie over Naleving, vanaf pagina 3.

4E Milieuzonering
In het ontwerpbestemmingsplan zijn verschillende richtlijnen opgenomen, zonder enige consequentie indien deze niet gehaald worden. Een voorbeeld hiervan is de VNG-richtlijn 'Bedrijven en milieuzonering'. Hij verwacht dat in het bestemmingsplan komt te staan, dat er specifieke sancties en maatregelen genomen worden als men niet aan de richtlijn voldoet. Hierdoor voelt hij zich beter beschermd als omwonende.

Reactie 4E
Zie Reactie over Naleving.

4F Onafhankelijke controle van onderzoeksgegevens
De reclamant heeft twijfel over de onafhankelijkheid waarmee dit plan is uitgevoerd omdat de gemeente, Tennet en Liander een totaal ander doel voor ogen hebben dan de omwonenden. Het bevreemdt hem dan ook als omwonenden vragen om een subsidie voor een onafhankelijke controle, dat er niet op korte termijn uitsluitsel is. De omwonenden moeten gerustgesteld worden dat dit plan zeer secuur is uitgevoerd en dat aan alles gedacht is om de omwonenden veilig en gezond te laten wonen. Hij verwacht dat de onafhankelijke controle kan plaatsvinden voordat het rapport definitief gemaakt wordt en men er niet ten koste van alles een haastklus van maakt.

Reactie 4F
De in het bestemmingsplan opgenomen externe onderzoeken zijn door de gemeentelijke deskundigen beoordeeld en akkoord bevonden. Voor de beoordeling van de rapportage over de elektromagnetische velden heeft de gemeente zelf geen expertise in huis. We hebben een ter zake deskundig en onafhankelijk extern bureau gevraagd die voor de gemeente te beoordelen. De daarbij gemaakte opmerkingen zijn in de rapportages verwerkt.
Voor zover de reclamant twijfel houdt over de juistheid van wat naar voren is gebracht in rapportages en argumentaties, heeft het hem vrij gestaan en staat het hem nog steeds vrij om zichzelf van contra-expertise te voorzien. Daarmee gemoeide kosten komen uit de aard der zaak niet voor rekening van de gemeente. Zie ook Reactie 6.

4G Onvoldoende concreetheid
De reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan vol staat met onafgeronde zaken: geen specifieke gegevens, ontbrekende of halve informatie. Daardoor vindt hij het moeilijk om een concrete zienswijze in te dienen. Als voorbeelden noemt hij dat er nog geen WBR-vergunning is en dat de Gasunie nog niet gereageerd heeft op dit plan.

[Een WBR-vergunning is een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken.]

Reactie 4G
Naar ons inzicht is voldoende bekend om te kunnen spreken van een goede ruimtelijke ordening, het centrale beginsel in de ruimtelijke ordening. Daarom vinden wij het aanvaardbaar de raad voor te stellen het bestemmingsplan vast te stellen.
Tennet en Liander verwachten hun vergunningaanvragen te doen nadat het bestemmingsplan in werking is getreden. Zij verwachten dat Rijkswaterstaat de WBR-vergunning zal verlenen, omdat het ontwerp en de uitvoering kan voldoen aan de van toepassing zijnde eisen. Hetzelfde geldt voor het aanleggen van kabels nabij leidingen van de Gasunie.

4H Overstromingsrisico
Er wordt van uitgegaan dat de risicoanalyse over een overstroming voor het trafostation 'Vijfhuizen' [in De Liede] gelijkwaardig kan zijn aan die voor de voorgenomen locatie in Rozenburg. Maar de afstand tot de Ringvaart komt niet overeen en de hoeveelheid bewoning in de zeer dichte nabijheid is ook niet gelijkwaardig. Hij wil in het bestemmingsplan lezen wat er gedaan wordt in geval van een overstroming, ook voor de omwonenden.

Reactie 4H

De afstand tot de Ringvaart is voor zowel trafostation Vijfhuizen als het toekomstige station aan de Incheonweg ongeveer 500 meter. In de omgeving van station in De Liede staan inderdaad minder woningen. Echter, zodra er een overstroming is ter plaatse van het trafostation dan zal deze worden uitgeschakeld. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de vestiging van een trafostation mogelijk en is niet gericht op het verschaffen van bescherming aan omwonenden in geval van een overstroming. Een bestemmingsplan heeft die functie niet. Wel geeft de risicoanalyse een beeld van de risico's voor het trafostation in De Liede. Dit is vergelijkbaar met het trafostation aan de Incheonweg.

4I Ruimtelijke inpassing
De ruimtelijke inpassing van het trafostation blijkt, anders dan eerder vermeld, een bomenrij te zijn bij het water langs het terrein van het voorgenoemde trafostation in plaats van over langere afstand.

Reactie 4I
Zie Reactie over Landschappelijke inpassing.

4J Zonegrens
De reclamant stelt dat het voorstel zonegrens In het ontwerpbestemmingsplan niet definitief is en niet specifiek. Dit dient volgens hem definitief gemaakt te worden met daarbij de exacte meetwaarden op deze grens.

Reactie 4J
Zie Reactie over Zonegrens op pagina 5.

Conclusie reclamant 4: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 5

5A algemeen
Reclamant 5 stelt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met het bepaalde in artikel 8 Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, omdat er niet uit blijkt dat voldoende is gedaan aan het voorzorgbeginsel. Dat betreft in dit geval de verplichting om burgers te beschermen tegen de gevolgen van milieuvervuiling, ook als deze niet levensbedreigend is. De overheid mag niet nalaten effectieve maatregelen te nemen die zijn gericht op het voorkomen van ernstige en onomkeerbare milieu- of gezondheidsschade.

Reactie 5A
Zo algemeen als deze reclamant refereert aan Europese beginselen, zo specifiek zijn wij in de planstukken en in het voorafgaande geweest over de wijzen, waarop wij ter bescherming van de omwonenden begrenzingen hebben gesteld aan de mogelijkheden die in dit bestemmingsplan zijn geregeld.

5B specifiek
De reclamant geeft voorbeelden van onvoldoende duidelijkheid over de volgende onderwerpen:
- Er wordt in paragraaf 5.6.1 gesproken over de geluidbelasting van de buitengevel, maar hoe staat het met de meetwaarden in de tuin?;
- over eventuele hinder door geluid of laagfrequent geluid is het advies van de GGD om hierover contact te houden met de omwonenden, omdat dit risico op hinder niet uitgesloten kan worden – dit vindt hij op zich al reden genoeg om bezwaar te hebben tegen het ontwerpbestemmingsplan;
- de effecten die de architectonisch vormgeving (repeterend geplaatste gevelplaten) op het geluid heeft, zijn niet meegenomen in de geluidsonderzoeken;
- hetzelfde geldt voor de voorgenomen bliksemafleiders.

Reactie 5B

Zie de Reactie over Geluid, die op pagina 3 begint.
Zie over gezondheid Reactie 1.

5C bouwschade, planschade
Voorts mist reclamant 5 informatie over mogelijke waardevermindering door bouwschade of planschade.

Reactie 5C
Bouwschade is een verschijnsel dat juridisch beheerst wordt door wetgeving over de privaatrechtelijke verhouding tussen de veroorzaker van schade en hen aan wie schade wordt berokkend. Dat is andere wetgeving dan die over ruimtelijke ordening c.q. de publiekrechtelijke aspecten daarvan, die in de Wet ruimtelijke ordening staan. Het is inherent aan een bestemmingsplan dat daarin niet het onderwerp bouwschade voorkomt.
Een aannemer hoort verzekerd te zijn en schade, die uiteraard primair voorkomen moet worden, door toedoen van zijn werkzaamheden moet worden vergoed. In dit geval hebben TenneT en Liander gesteld, dat zij op alle drie elementen uit de vorige zin zullen letten en er gevolg aan geven.
Gelet op de afstand tussen de eigendommen van hen die bouwschade vrezen en het beoogde trafostation zullen bouw- of aanlegactiviteiten niet in de directe nabijheid van woningen plaatsvinden. Wanneer er meer bekend is over de wijze waarop de bouw zal plaatsvinden, is voor de uitvoerend aannemer en daarmee ook de netbeheerders meer duidelijk over het risico en het voorkomen van eventuele schade aan opstallen van derden.
Tijdens de uitvoeringswerkzaamheden kan hinder worden ervaren door omwonenden en bedrijven in de vorm van bijvoorbeeld geluid- of verkeershinder. Het uitgangspunt is dat hinder zoveel mogelijk wordt beperkt. TenneT en Liander hebben aangegeven tijdig en gedurende het project afstemming te verzorgen met omwonenden en bedrijven over de planning en werkzaamheden.
De gemeente heeft de taak bouwtoezicht uit te oefenen; op die taak is zij aanspreekbaar.

Over planschade vermelden wij het volgende. Nu wij in onze reacties bij alle besproken onderwerpen vinden dat de belangen die gediend zijn met het plan, meer gewicht toegekend dient te worden dan de belangen die de reclamanten hebben aangevoerd, blijft over, dat misschien sprake is van planschade.
De Wet ruimtelijke ordening kent een regeling over tegemoetkoming in schade die iemand lijdt ten gevolge van een bestemmingsplan, welke schade redelijkerwijs niet voor zijn rekening hoeft te blijven en voor zover de tegemoetkoming in planschade niet voldoende anderszins verzekerd is. Onze gemeente heeft een verordening, waarin criteria en de gang van zaken zijn geregeld. Een aanvraag om tegemoetkoming in planschade kan worden gedaan vanaf het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is en binnen een periode van vijf jaar vanaf dat moment.

5D *Het ontwerpbestemmingsplan gaat volgens reclamant 5 voorbij aan het gegeven dat veel omwonenden voor deze locatie gekozen hebben vanwege het rustige en groene karakter van het wonen aan de ringvaart.*

Reactie 5D
Gezien de afstand tussen de woning van deze reclamant en het nieuwe trafostation (minstens 400 m) en gelet op de uit te voeren geluidreducerende maatregelen, is het niet aannemelijk dat het trafostation te horen is. Bovendien heeft het station, dat in principe onbemensd is, een te verwaarlozen verkeersaantrekkende werking. Vanaf de positie van deze reclamant kan er nagenoeg geen zicht zijn op de voorgenomen bebouwing van het trafostation.

5E *Het ontwerpbestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met het cultuurhistorische karakter van een deel van de omgeving. De locatie van het trafostation in de beoogde omvang gaat ten koste van het welzijn van omwonenden en andere recreanten. Dat komt door het aanmerken van deze omgeving als recreatiegebied (in het Beeldkwaliteitplan Schiphol Logistics Park e.o.), de nabijheid van het Fort Aalsmeer en de beoogde ontwikkeling van de ringvaart.*

Reactie 5E
Zie Reactie over Landschappelijke inpassing.

Conclusie reclamant 5: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 6

Reclamant 6 brengt de volgende redenering naar voren.
Overal in Nederland is meer elektrische stroom nodig door nuttige maar stroomslurpende activiteiten. Trafostations zijn onontbeerlijk voor de elektriciteitsvoorziening, maar boezemen omwonenden angst in, die de overheid blijkt niet te kunnen wegnemen, ondanks bijvoorbeeld participatietrajecten met grote budgetten (voor dit trafostation ca € 100.000) voor haalbaarheidsstudies.
Gezondheidsproblemen en daarmee waardedaling van de leefomgeving zijn veelal bij vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen niet onderkend of niet bekend, maar komen door betere meetmethoden later aan het licht. Dus omwonenden trekken momenteel alle registers open om noodzakelijke aanpassing van belangrijke infrastructurele werken aan te vechten. Gevolg ellenlange, tenenkrommende procedures met eigenlijk alleen verliezers en op langere termijn nog meer Nederlanders die nog feller in verweer komen.

Hij doet het volgende voorstel.
Die ellenlange procedures zouden voorkomen kunnen worden als bewoners financiële middelen krijgen van overheid of exploitanten van de infrastructuur om:
• zich te kunnen laten bijstaan door externe en onafhankelijk deskundigen
• juridische bijstand in te huren voor gevallen dat er later toch gezondheidsproblemen of nadelige effecten op de leefomgeving optreden.
Daarom verzoekt hij u om het bestemmingplan voor het trafostation alleen vast te stellen als er voor de direct belanghebbenden en omwonenden financiële middelen worden gereserveerd voor in het voorstel genoemde kosten.
Een verzoek hiervoor is gedaan aan de Gemeente Haarlemmermeer door Werkgroep "Aalsmeerderbrug zegt ook Nee tegen 150KV".

Hierbij is gevoegd het subsidieverzoek van voornoemde werkgroep.

Reactie 6
Ook in dit verband gaat op wat in Reactie 4F staat, namelijk dat het iedereen vrij staat om zichzelf te voorzien van expertise. Ook kunnen mensen en organisaties subsidie aanvragen. Een subsidieaanvraag moet aan bepaalde vereisten voldoen. Informatie daarover is te vinden op en via de volgende webpagina: https://haarlemmermeergemeente.nl/taak/subsidie-aanvragen.
Wij vinden het van belang om eerst de gemeenteraad zich te laten uitspreken over de hoofdzaak, het bestemmingsplan, en niet eerst als college over een daarop vooruitlopende concretisering een besluit te nemen.

Conclusie reclamant 6: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 7

De afgelopen 160 jaar heeft de familie van reclamant 7 geprobeerd met respect voor natuur, buren en milieu steeds op eigentijdse wijze invulling gegeven aan het agrarisch bestaan. Sinds circa 25 jaar maken particulieren en bedrijven gebruik van de showkas voor grotere en kleinere bijeenkomsten. Hiermee wil hij doorgaan. Hij ziet schade ontstaan door de trafostation-plannen van de gemeente:

7A - waardevermindering grond, bedrijf, woning en leefomgeving, door wat de reclamant ziet als fundamentele beperkingen die de komst van het trafostation oplevert voor beheer en exploitatie van de Arendshoeve. Er zijn ook erfdienstbaarheden waarop het nieuwe bestemmingsplan van invloed is en die effect kunnen hebben op de bedrijfsvoering. Misschien zijn opslagmogelijkheden voor energiedragers niet meer mogelijk; ander voorbeeld: misschien is straks een kindercrèche niet meer mogelijk.

- bouwschade, inclusief die aan bestaande leidingen tussen de Meerlanden en zijn bedrijf. Ook bestaat in dit verband gevaar ontstaat van zoute kwel.

Reactie 7A
Zie Reactie 5C
Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen TenneT/ Liander overleg plegen met reclamant 7 om de raakvlakken tussen de realisatie van het station en zijn eigendommen en bedrijfsactiviteiten te bespreken.

Reclamant 7 doet ook enkele verbetervoorstellen.
7B - *Het zou goed zijn een aarden wal met beplanting te maken en/of een voedselbos aan te leggen; zij kunnen dienen voor visuele afscherming en minder geluid en voor beperking van waardevermindering.*

Reactie 7B
Zie Reactie over Landschappelijk inpassing.

7C - *De reclamant waardeert dat cellen vier wanden krijgt en vindt het logisch om ook op de transformatoren een dak te plaatsen.*
Reactie 7C
Zie Reactie over Geluid.

7D - *Hij beveelt hergebruik aan van restwarmte van het trafostation, volgens het voorstel van zijn zoon (zie zienswijze van reclamant 16).*

Reactie 7D
Zie Reactie 16.

7E - *Hij raadt aan om onderzoek te doen naar het inzetten van geluidgolven die het geluid dat het trafostation genereert, opheffen.*

Reactie 7E
Zie Reactie over Geluid.

7F - *Hij beveelt aan zonnepanelen op de daken van de nieuwe bebouwing te plaatsen.*

Reactie 7F
In het ontwerp van de gebouwen van TenneT en Liander is voorzien, dat er zonnepanelen worden aangebracht.

Reclamant 7 doet ook de volgende suggesties.
7G - *gelijktijdig met de trafo-uitvoeringswerkzaamheden aanleggen van een ontsluiting van zijn kas op de Incheonweg;*

Reactie 7G
De realisatie van het trafostation en een ontsluiting van het terrein van reclamant 7 op de Incheonweg zijn twee losstaande onderwerpen.

7H - *beschikbaar stellen van stroom voor fietsen, auto's en dergelijke;*
7H - *teruglevering van stroom door omwonenden en omliggende bedrijven.*

Reactie 7H
Voor de netbeheerders geldt op grond van artikel 10b van de Elektriciteitswet een verbod om elektriciteit te produceren of te leveren. Dit is voorbehouden aan de commerciële energieleveranciers.

Conclusie reclamant 7: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 8

8A *Tijdens de informatieavond op 29 september is reclamant 8 verteld dat het Geniepark alleen achter het trafostation wordt beplant en dat de percelen zonder bestemming voorlopig niet beplant worden, anders dan het beeld dan eerder is geschetst. Neemt de gemeente haar verantwoordelijkheid en maakt zij er een zo mooi mogelijk park van als beloofd, of worden er een paar zielige fruitboompjes geplant als zoethoudertje?*

Reactie 8A
Zie Reactie over Ruimtelijke inpassing.

8B *De reclamant vraagt hoe het mogelijk is dat het trafostation niet onder de reservering voor de parallelle kaagbaan gebouwd mag worden, terwijl deze nu onder aanvliegroute C36 (zwanenburgbaan) komt te liggen. Dat is een aanvliegroute die tevens gebruikt wordt om vliegtuigen die na opstijgen problemen hebben, terug te laten keren! Als het station 250 meter richting Aalsmeerderweg zou gaan, zijn een aantal van onze zorgen weggenomen.*

Reactie 8B
Zie Reactie over Locatie.
De locatie van het station ligt inderdaad in het verlengde van de Zwanenburgbaan. Vanwege de afstand (ruim 3 km) gelden er uit hoofde van het LIB geen beperkingen om een station te realiseren aan de Incheonweg.

Conclusie reclamant 8: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 9

Geluid
Het baart reclamant zorgen dat het geluid dat het trafostation produceert, de rust in het gebied kan wegnemen. Reclamant is van mening dat niet wordt voldaan aan de toepasselijke criteria op basis van de Wet geluidhinder. Uit het rapport van adviesbureau Peutz blijkt dat de gemeten etmaalwaarde 46/47dB(A) is. Cliënt vindt de gebiedstypering "gemengd gebied" onjuist, stelt dat sprake is van "rustige woonwijk". Ter onderbouwing verwijst cliënt naar de visie van gemeente Haarlemmermeer omtrent de Ringdijk. In deze visie worden recreatie en rust vooropgesteld. De Aalsmeerderdijk kan niet worden aangemerkt als een hoofdinfrastructuur zoals bedoeld in de VNG Handreiking Bedrijven en milieuzonering. Er is door de gemeente voorgesteld om ter plaatse auto's juist te gast te laten zijn.

De gebiedstypering "rustige woonwijk" brengt met zich mee dat de afstand tot het trafostation minimaal 300 meter moet zijn. Elektriciteitsdistributiebedrijven met een transformatorvermogen tussen 200 en 1000 MVA vallen onder de milieucategorie 4.2. De kortste afstand van het station (inrichtingsgrens) tot de dichtstbij gelegen woning (Aalsmeerderdijk 455 B-12) bedraagt echter circa 220 meter. Er is dus wel degelijk een berekening vereist van de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype 'rustige woonwijk' gelden de volgende maximale waarden:
- 45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (etmaalwaarde)
- 65 dB(A) maximaal (piekgeluiden, etmaalwaarde)
- 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking (etmaalwaarde).
Daar de etmaalwaarde boven de 45 dB(A) uitkomt, is er geen sprake van een geschikte locatie.

Door middel van vier kabelcircuits kan 1050 MVA naar het eerste station worden getransporteerd. Daar het trafostation geschikt is voor meer dan 1000 MVA, moet het trafostation op basis van het transformatorvermogen worden ingedeeld in een hogere milieucategorie. Dit brengt met zich mee dat het trafostation op een nog grotere afstand (milieucategorie 5.1 500 meter) moet worden geplaatst. Omdat woningen dichterbij staan dan de genoemde afstanden, is er geen sprake van een geschikte locatie.

Mocht de gemeente van mening zijn dat er wel sprake is van een gemengd gebied en aan de geluidsnormen wordt voldaan, verzoekt hij om minder transformatoren toe te staan. Dit zal de geluidshinder aanzienlijk verminderen. Hoewel geluidsoverlast voor iedereen anders wordt ervaren, is het constante geluid dat een trafostation produceert, niet wenselijk in de buurt van woningen.

Reactie 9
Zie Reactie over Geluid

Conclusie reclamant 9: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 10

1 Geluid
Als leek is het lastig de geluidsrapporten te begrijpen die door bureau Peutz zijn opgesteld. Reclamant 10 zou graag een nulmeting zien op de erfgrens van de tuin om zo te kunnen bepalen of later, na ingebruikname van het trafostation, het geluid inderdaad binnen de normen blijft zoals in de rapporten is vermeld. Hij is bang voor een laagfrequente bromtoon en alleen met een nulmeting vertrouwt hij op een eerlijke rechtsgang.

2 Locatiekeuze
Reclamant vindt het onbegrijpelijk dat er voor een locatie wordt gekozen op 220 meter afstand van woningen terwijl er een prima alternatief was in 2018, namelijk locatie 2B langs de snelweg A4. Hij heeft van TenneT en Liander begrepen dat zij in 2018 zeer content waren met die locatie. Oplossing is station 250 meter richting Aalsmeerderweg!

Reactie 10
Zie Reactie over Geluid en Reactie over Locatie.

Conclusie reclamant 10: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 11

De twee families die tezamen reclamant 11 zijn, vinden het vreemd, dat deze locatie verkozen is boven eerdere locaties verder verwijderd van woongebied. Zij hebben het idee dat tijdens dit traject tot nu toe, wij of over het hoofd gezien zijn qua woongebied, of dat het financiële belang van netbeheerders en gemeente hoger staan dan de belangen van omwonende.
Zij zijn bang voor overlast van altijd aanwezig laagfrequent geluid of trillingen. Op dit moment is het een agrarisch gebied dat deze geluidsverontreiniging niet heeft. Toen zij hier kwamen wonen, was het agrarisch gebied en was er alleen sprake van dat er misschien een park zou komen.
Daarbij wordt er in het plan een stenen muur om de installatie gebouwd, prima dit neemt meer geluid op dan beton maar waarom aan de Incheonweg een muur met lamellen? Er rijdt hier alleen maar verkeer langs. Zij zien liever aan de kant van de Aalsmeerderdijk een hoge groene aarden wal met hoge snelgroeiende beplanting, wat tevens heel goed isoleert en het zicht op de installatie ontneemt. Daarbij is een groen uitzicht een stuk aangenamer dan de muur die er nu getekend is. Zij zien de wal graag gerealiseerd voorafgaand aan de eventuele werkzaamheden voor het trafostation.

Reactie 11
Zie Reactie over Locatie, Reactie over Ruimtelijke inpassing en Reactie over Geluid.

Conclusie reclamant 11: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 12

12A ruimtelijke ordening
Relatief dicht bij de trafostationslocatie wonend, welke locatie de bestemming Agrarisch heeft, zorgt het trafostation voor een aanzienlijke achteruitgang en onevenredige aantasting van zijn woon- en leefklimaat.

Reactie 12A
De gronden hebben niet slechts de bestemming Agrarisch, ook is door middel van een wijzigingsbevoegdheid voorzien in de mogelijkheid van het wijzigen van deze bestemming in een bestemming voor niet-agrarische bedrijfsdoeleinden. In dit licht is niet zonder meer te stellen dat sprake is van onevenredige aantasting. In de planstukken en eerder in deze nota is gemotiveerd dat voor omwonenden door toedoen van het trafostation een acceptabel woon- en leefklimaat intact blijft.

Zie voorts Reactie over Locatie.

12B veiligheid
De beoogde bouwlocatie ligt precies onder de aanvliegroute van de Zwanenburgbaan beter bekend als route C36. Het lijkt hem beslist ongewenst om een dergelijk groot trafostation te bouwen precies onder een aanvliegroute, mede omdat deze route ook wordt gebruikt voor vliegtuigen die onverhoopt moeten terugkeren naar Schiphol in verband met technische problemen kort na vertrek. De bouw op deze locatie brengt onverantwoorde risico's met zich mee voor alle omwonenden! Mocht er ooit eens een vliegtuig of een onderdeel daarvan of kerosine neerkomen op dit station, dan is heel Aalsmeerderbrug in één klap verdwenen en veranderd in een rampgebied!

Reactie 12B
Reclamant lijkt ervan uit te gaan dat het neerstorten van een vliegtuig op het trafostation tot een explosie leidt, die zo groot is dat het dorp Aalsmeerderbrug in zijn geheel verwoest wordt. Deze indruk is niet juist. Indien er een vliegtuig neerstort, zijn er geen extra (veiligheids-)maatregelen nodig tegen de effecten van eventueel vrijkomend SF6. Het gas vermengt zich met de lucht en dat leidt in geen enkel geval en onder geen enkele conditie tot concentraties die schadelijk zijn voor de gezondheid. Indien er een vliegtuig neerstort, zal dit wel een stroomonderbreking tot gevolg hebben voor een groot gebied. TenneT en Liander zullen zo spoedig mogelijk deze stroomonderbreking proberen te herstellen, afhankelijk van de locatie en de schade aan het trafostation. De locatie van het station ligt onder de aanvliegroute C36 van de Zwanenburgbaan. Vanwege de afstand (ruim 3 km) gelden er echter geen hoogtebeperkingen ten aanzien van deze aanvliegroute om een trafostation te realiseren aan de Incheonweg. Er wordt voldaan aan het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

12C afstandsnormen VNG-richtlijnen
De gemeente gaat uit van een richtafstand van 200 meter tot de omliggende woningen maar deze afstand dient minimaal 300 meter te bedragen, omdat het hier gaat om het woongebied Aalsmeerderbrug en niet zoals de gemeente aangeeft dat hier sprake is van "gemengd gebied". De VNG beschrijft slechts richtnormen en de gemeente zal in het kader van een verantwoorde ruimtelijke ordening ook wel kunnen bedenken dat de afstand van 200 meter van een trafostation tot woningen geen acceptabel woon- en leefklimaat kan opleveren.

Reactie 12C
Zie Reactie over Geluid.

12D Geluid
De gemeente houdt onvoldoende rekening met het laagfrequente geluid dat het trafostation zal produceren. Hieraan wordt in het bestemmingsplan onvoldoende aandacht geschonken. Dat toont volgens hem aan dat de voorbereidingen van het bestreden besluit onzorgvuldig te noemen zijn en in strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Reactie 12D
Zie Reactie over Geluid.

12E Toetsing conform Milieu Effect Rapportage (MER)
De reclamant is van oordeel dat, kijkend naar de impact van een dergelijk zwaar trafostation in de directe woonomgeving van de dorpskern Aalsmeerderbrug, het niet meer dan billijk is als de gemeente de voorgenomen bouwplannen toetst aan de toekomstige wetgeving die feitelijk nu al bekend is maar door vertraging nog niet van toepassing is.

Reactie 12E
Ten behoeve van voorliggend plan is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Het hele rapport is een bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan. Volgens het rapport kan op basis van de effectstudies worden geconcludeerd dat belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten op de beschouwde milieuaspecten. Reclamant vraagt ook om toetsing aan toekomstige wetgeving (bijvoorbeeld de Omgevingswet). Maar de vaststelling van een bestemmingsplan toetsen aan wetgeving die niet in werking is getreden, mag niet.

12F positie SEP

Het bestuur van SEP heeft onjuist gehandeld door delen van het industrieterrein dat SEP beheert, toe te wijzen als bouwlocaties aan zeer grote datacenters. Het heeft zich daarbij onvoldoende gerealiseerd welke infrastructuur hiervoor noodzakelijk is. Vervolgens wordt een noodzakelijk trafostation als "vuil" bij de buren "over de schutting gegooid". Aangezien ook de gemeente partij is in SEP, is hier sprake van ondeugdelijk bestuur en dient een dergelijk station op het terrein van SEP te worden ingepast.

12G Alternatieven
Tenslotte wijst hij de gemeente erop dat zij onvoldoende alternatieven heeft bekeken voor een locatie voor het trafostation. Tijdens de informatiebijeenkomst hebben TenneT en Liander ook aangegeven dat zij openstonden voor alternatieven maar dat de gemeente niet openstond voor andere mogelijkheden. De gemeente heeft z.i. ten onrechte gemotiveerd waarom deze locatie het meest geschikt is en waarom er niet is gekozen voor een locatie waar minder huizen in de directe omgeving staan.

Reactie 12F en 12G
Zie Reactie over Locatie.

Conclusie reclamant 12: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 13
A *Reclamant 13 komt op voor het agrarische bedrijf met gronden langs de Vijfhuizerweg en aangrenzend langs de Rijnlanderweg. Zij vindt het veel beter dat het tracé onderlangs de Vijfhuizerweg wordt doorgetrokken, net zoals verderop, waar de Vijfhuizerweg overgaat in de Rijnlanderweg. Op deze manier zullen de eigendommen door het vestigen van het zakelijk recht niet of nauwelijks in waarde afnemen. Zij vraagt naar de reden waarom de boring niet wordt verlengd onder de Vijfhuizerweg, maar een bocht maakt door haar eigendommen. Overigens verklaart zij zich bereid om medewerking te verlenen aan een gestuurde boring als die noodzakelijkerwijs overgaat in een open ontgraving om zo de boring te kunnen verlengen.*

B *Indien het bovengenoemde punt op bezwaren stuit, dan verzoekt zij het tracé te verleggen naar de Kagertocht, zoals dat in het recente verleden tussen haar en TenneT reeds is besproken. Hierdoor komt de boring ook niet onder onze mestsilo door [die staat aan het stuk weg parallel aan de Zwanenburgbaan], wat voor haar toekomstige bedrijfsmatige landbouwkundige uitbreidingsplannen geen hinder zal opleveren. Ook de lengte van het tracé zal hierdoor afnemen, met als voordeel dat TenneT hierdoor kosten kan besparen. Tijdens de bijeenkomst op het gemeentehuis was te zien dat de woningbouwplannen en het doortrekken van de metrolijn zich rondom Hoofdorp afspelen en dus niet in de nabijheid van het tracé c.q. onze eigendommen. Dat kan volgens haar dus geen reden zijn.*

C *Tevens gaven de technici van TenneT tijdens de inloopavond haar aan, dat een vrijwel haakse bocht in het tracé technisch eenvoudig te realiseren is. Dit heeft voor haar als voordeel dat het tracé op elk punt van de Kagertocht weer naar de Vijfhuizerweg of Rijnlanderweg kan overgaan, maar dan wel buiten haar eigendommen.*

D *Zij is enige tijd bezig op haar gronden een zonnepanelenpark te realiseren. Zij gaat ervan uit dat een zakelijk-rechtstrook van TenneT, zowel bij een gestuurde boring als een open ontgraving, geen hinder zal geven aan een mogelijk zonnepanelenpark. Mochten er wel enkele beperkingen aan de orde zijn, dan ontvangt zij daarover graag informatie.*

E *Mocht het tracé toch doorgang vinden onder de mestsilo door, dan verzoekt zij van Tennet vooraf een garantstelling voor eventuele schade.*

F *In de overeenkomst van Tennet staan bepalingen over het aanvragen van een vergunning bij gebruikelijke landbouwkundige activiteiten, denk aan ploegen en woelen. Tot welke diepte kan zij in de toekomst deze werkzaamheden vergunningvrij blijven uitvoeren? Zij vraagt dit ook in verband met haar steeds zwaardere landbouwvoertuigen. Zij verbindt daaraan de vraag: welke asdruk is maximaal toelaatbaar boven het tracé?*

G *Zij is wellicht bereid om op de zakelijk-rechtstrook een groen-/ kruiden-/ insectenstrook te gedogen als dit wordt vergoed, bijvoorbeeld via de inkomensschaderegeling Hoogspanningsmast.*

Reactie 13

13A Het tracé is niet onder, maar naast de Vijfhuizerweg. Vanwege technische redenen is het niet mogelijk om de verbinding onder de weg aan te leggen. Het boren parallel aan en onder de Vijfhuizerweg zou betekenen dat het tracé dichter bij de watergang komt die parallel aan de Vijfhuizerweg ligt. Hierdoor zou er een aanzienlijke kans ontstaan op ongewenste uitvoeringsrisico's, zoals mud-uitbraken en het ontstaan van kwelstromen vanuit de ondergrond en het watervoerende pakket. Uit overleg met Rijnland en uit onderzoek van TenneT is gebleken dat het ontstaan van kwelstromen een serieus risico vormt in onze polder. Het tracé gaat om de gebouwen aan de Hoofdweg westzijde en Hoofdweg oostzijde heen, omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is tussen de gebouwen en de rijksweg A5.

13B De bedoeling is om onder de silo door te boren op een diepte van circa 25 meter en dieper waardoor het geen belemmering geeft voor de silo. Het klopt dat in eerdere tracéonderzoeken het tracé langs de Kagertocht liep. Echter, dit tracé blijkt niet beschikbaar dus niet uitvoerbaar omdat andersoortige plannen in studie zijn. Vandaar dat het tracé aldaar is aangepast.

13C Zodra eigendommen van deze reclamant worden vermeden, worden eigendommen van anderen geraakt. Op zichzelf is dit dan ook geen aanleiding tot het herzien van het tracé.

13D Of en zo ja welke bebouwing er mogelijk is, kan pas specifiek gemaakt worden bij een concreet ontwerp. In algemene zin geldt dat bij gestuurde boringen ontwikkelingen mogelijk zijn binnen de belemmeringenstrook, bij open ontgraving niet.
Specifiek voor een zonnepanelenpark kan een initiatiefnemer in afstemming met TenneT komen tot het bepalen van mogelijkheden op het perceel, wellicht voorzien van voorwaarden.

13E Zoals hiervoor aangegeven, wordt de nieuwe verbinding door middel van een diepe boring onder de mestsilo door aangelegd. De kans dat de boring de mestsilo beïnvloedt, is nihil. In de nog af te sluiten zakelijk-rechtovereenkomst wordt hier als volgt mee omgegaan. Vanzelfsprekend wordt de verplichting van TenneT om zo weinig mogelijk belemmering, hinder en schade te veroorzaken vastgelegd. Schade die eventueel toch ontstaat, zal TenneT volledig vergoeden.

13F Reclamant benoemt hier bepalingen van de nog af te sluiten zakelijk-rechtovereenkomst. Alleen voor werkzaamheden die dieper dan 0,8 meter beneden maaiveld uitkomen én die niet tot het normale beheer en onderhoud behoren, is een omgevingsvergunning nodig. Een aslast van 20 ton is toegestaan. Deze aslast geldt niet voor de locaties waar een lasmof wordt gemaakt; daar is maximaal 12 ton asdruk toelaatbaar.

13G Het uitgangspunt is dat de huidige staat van de gronden waar de verbinding geprojecteerd is, terug wordt gebracht als de werkzaamheden uitgevoerd zijn en van invloed zijn geweest op de gronden. Bij diepe boringen is dat alleen het geval op de locaties waar de boring de grond in gaat en weer naar het oppervlak komt.

Conclusie reclamant 13: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 14

De reden dat reclamant 14, een agrariër, het niet eens is met het voorgenomen tracé, is dat het tracé door zijn eigendommen gaat en dat het zijn toekomstplannen, in welke vorm dan ook, grote schade toe zal brengen, zowel in de uitvoering als financieel. Hij denkt hierbij aan het plaatsen van zonnepanelen, waarvoor hij reeds een overeenkomst met Vattenfall heeft gesloten en/of eventuele andere vormen van energie opwekken, toekomstige bouwplannen van hem en zijn opvolgers en de meest uiteenlopende plannen welke de gemeente Haarlemmermeer in dit gebied heeft. Bij eventuele verkoop/ onteigening/ ruiling van deze gronden zal door het aanwezig zijn van kabels een aanzienlijke waardevermindering plaatsvinden.

Het tracé kan veel beter op een andere plek gelegd worden. Er is ruimte genoeg langs de 4de baan van Schiphol [Zwanenburgbaan] om de leidingen op het terrein van Schiphol te leggen. Ook zijn er voldoende andere mogelijkheden om de noodzakelijke uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk te realiseren, denk aan het landbouwpad langs de Vijfhuizertocht of onder waterwegen als de Vijfhuizertocht.

Reactie 14
Reclamant is van mening dat de voorgenomen verbinding grote schade zal toebrengen aan zijn toekomstplannen, waaronder het plaatsen van zonnepanelen. Wij denken dat het laatste meevalt; TenneT meldt ons, dat het in algemene zin vanuit technisch oogpunt niet bezwaarlijk is voor de 150 kV-verbinding als hierboven zonnepanelen worden geplaatst. De verbinding wordt immers met een boring aangelegd op een gemiddelde diepte van 20 à 25 meter. Wel van belang is dat de moflocaties bereikbaar zijn. Op moflocaties worden de delen van de stroomkabels aan elkaar gemonteerd. Voor onderhoud en het verhelpen van eventuele storingen is het noodzakelijk dat deze locaties altijd bereikbaar zijn voor TenneT.
Op dit moment is bij de gemeente en bij TenneT geen informatie beschikbaar is over de toekomstplannen van reclamant. Of en zo ja welke bebouwing er mogelijk is, kan worden bepaald ter gelegenheid van voldoende concreetheid daarvan. In algemene zin zijn bij gestuurde boringen ontwikkelingen in principe mogelijk binnen de belemmeringenstrook als voldaan is aan de bepalingen van het voorliggende bestemmingsplan.

Het aangedragen alternatieve tracé op het eigendom van Schiphol en Rijkswaterstaat stuit op bezwaren. Ten eerste vormt de lengte van het tracé langs de Zwanenburgbaan van Schiphol een probleem. De verbindingen worden grotendeels door middel van een horizontaal gestuurde boring aangelegd. In de prjectatlas van TenneT, die op het internet te raadplegen is, staat dat in het tracégedeelte langs de Zwanenburgbaan twee à drie plaatsen zijn waar geboorde kabeldelen bovengronds aan elkaar verbonden worden, op de zogeheten moflocaties. Voor zowel Schiphol als TenneT is het onwenselijk om naast de start- en landingsbaan werkzaamheden te moeten uitvoeren in de vorm van de aanleg van vier circuits van 150 kV-verbindingen. Vanuit veiligheidsoverwegingen kan de start- en landingsbaan niet gebruikt worden gedurende periode van aanleg. Hetzelfde geldt wanneer er in de toekomst beheer- en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd dienen te worden aan deze kabelverbinding. Een soortgelijke reden geldt er voor het werken op en naast de rijksweg. Zowel voor het vlieg- en wegverkeer gelden er verschillende (veiligheids-)eisen die zijn vastgelegd in wet- en regelgeving. Bovendien is er door de aanwezigheid van de noodzakelijke watergangen naast de A5 onvoldoende ruimte voor moflocaties. Daarom wordt een kabeltracé parallel aan en tussen de rijksweg en een start- en landingsbaan wordt niet aangemerkt als een voorkeurstracé.

Conclusie reclamant 14: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 15: Schiphol Group

Schiphol vindt het jammer dat zij niet door de gemeente is betrokken in het vooroverleg.

Schiphol vindt het van groot belang dat de ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan in stand wordt gehouden, waarover de Minister van lenW in de Luchtvaartnota 2020 heeft aangekondigd in 2021 een besluit te zullen nemen. Schiphol vindt handhaving van de reservering van belang voor:
• het zeker stellen van de capaciteit en de betrouwbaarheid van de luchthavenoperatie op langere termijn;
• de mogelijkheden voor reductie van de geluidbelasting in regio's die op dit moment de meeste hinder ervaren, door inzet van de parallelle Kaagbaan als alternatief voor de Aalsmeerbaan;
• de verruiming van de mogelijkheden voor woningbouw in de regio ten zuidoosten van Schiphol.

Schiphol merkt op dat de vermelding op pagina 21 van de plantoelichting dat de ruimtereservering van de parallelle Kaagbaan geen belemmeringen oplevert voor dit plan omdat dit niet ligt in het reserveringsgebied, onjuist is. De reservering betreft weliswaar alleen "de strip", maar het is evident dat straks in een veel groter gebied beperkingen gelden als de parallelle Kaagbaan zal worden gerealiseerd, hetgeen overigens verderop in de toelichting erkend wordt.

Of het trafostation moet worden gezien als beperkt kwetsbaar object in de zin van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een punt dat Schiphol onvoldoende gemotiveerd vindt.

Anders dan op pagina 85 van de toelichting is het standpunt van Schiphol over conclusies uit de contacten met TenneT/ Liander als volgt. Op grond van het Basisontwerp heeft Schiphol de locatie van het trafostation

beoordeeld ten opzichte van een inschatting van de risicocontour van een toekomstige parallelle Kaagbaan. Deze laat zien dat het perceel deels in het Beperkingengebied kwetsbare/ beperkt kwetsbare objecten valt en dat de opstallen daar net buiten vallen (zoals ook is aangegeven in figuur 5.12 van de toelichting). Het is dus mogelijk dat het trafostation in de toekomst zal leiden tot beperkingen voor het gebruik van de parallelle Kaagbaan. Mede in het licht van de eerdere opmerking over de toetsing aan de definities van het LIB, vindt Schiphol dat dit aspect beter onderzocht had moeten worden, zodat zeker is dat het trafostation geen beperkingen oplevert voor een toekomstige parallelle Kaagbaan.

Als de officiële conclusie luidt dat het beoogde trafostation niet als beperkt kwetsbaar object dient te worden gezien, zal het ook geen beperkingen opleveren voor het toekomstig gebruik van de parallelle Kaagbaan. In dat geval heeft Schiphol geen bezwaar tegen deze locatie en daarmee ook niet tegen dit bestemmingsplan. Wat Schiphol betreft, is de kwestie van het veiligheidsrisico ook opgelost als het trafostation meer in oostelijke richting schuift, waardoor de afstand toeneemt ten opzichte van de toekomstige risicocontour.

Reactie 15
Zoals gebruikelijk is het vooroverleg gevoerd met de wettelijke vooroverlegpartners. Daarnaast is onder meer in het kader van het Haalbaarheidsonderzoek met Schiphol overleg gevoerd over het initiatief door TenneT en Liander en de gemeente gezamenlijk.

De opstallen komen buiten het reserveringgebied van de AMvB. De inschatting van de risicocontour door Schiphol is niet planologisch vastgelegd. Evenmin is er anderszins een formele bescherming aan toegekend. Bovendien is een trafostation geen beperkt kwetsbaar object conform BEVI artikel 1. Dit artikel luidt als volgt: '*objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval'.*
Toetsend aan de geciteerde bepaling zien wij dat er geen sprake van permanente bemensing op het station en dat er geen gevaarlijke stoffen vrijkomen bij een ongeval (vermenging buitenlucht). Het LIB verbijzondert de definitie van het beperkt kwetsbare object ten opzichte van het vorige citaat: waarbij voor de toepassing van dit besluit wordt gelezen als: '*objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale, voor zover die objecten wegens de gevolgen van een vliegtuigongeval bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval. Een trafostation valt niet onder deze definitiebepaling'.*
Los van de omstandigheid dat het trafostation niet is aan te merken als een beperkt kwetsbaar object, is het materieel zo dat het beperken van gevolgen van de uitval van de elektriciteitsinfrastructuur intrinsiek in de werkwijze van TenneT en Liander is verweven: TenneT en Liander nemen in alle gevallen preventieve maatregelen die de grootschalige gevolgen van het uitvallen van de elektriciteitsinfrastructuur voorkomen. Enkele voorbeelden zijn:
a. Liander bouwt haar stations niet groter dan maximaal 6 vermogenstransformatoren. Dit maakt het mogelijk om bij falen van stationscomponenten de functie van het station binnen enige tijd op te vangen. Bij stations groter dan 6 vermogenstransformatoren is het risico groter, dat bij stationsfalen langere tijd nodig is om het functioneren te herstellen.
b. Standaard is de wettelijk verplichte storingsreserve aanwezig. Dat betekent dat niet alle componenten op het station gelijktijdig in gebruik zijn; een gedeelte is beschikbaar als storingsreserve.

Met de locatie kan niet worden geschoven, zoals eerder in deze nota gemotiveerd is. Het aangrenzend perceel aan de oostzijde is particuliere grond en niet beschikbaar voor de netbeheerders. Voor zover zou worden overwogen om te onteigenen, is dit geen alternatief vanwege de gebleken geschiktheid van het terrein waarop het trafostation nu is voorzien.

Conclusie reclamant 15: leidt niet tot wijziging van het plan.

Reclamant 16

Reclamant 16 ziet kansen in het benutten van de restwarmte van het trafostation. Het voorgestelde trafostation heeft een vermogen van ongeveer 500 MW. Bij volledige benutting, zo heeft hij berekend, ontstaat 5 MW aan restwarmte die via radiatoren aan de omgevingslucht wordt geloosd. Zelfs als slechts 25% van de warmte nuttig gebruikt kan worden, scheelt dat zijns inziens 1,4 miljoen kg CO2 per jaar. Deze restwarmte kan,

door er een warmtewisselaar 'tussen te zetten' met een leiding naar de rand van het perceel, in de vorm van warm water geleverd worden aan bijvoorbeeld burencollectieven, nabije logistieke centra of andere grootverbruikers. Er zijn volgens hem slechts een beperkte extra investering voor nodig.
Enkele van de voordelen die de reclamant noemt, zijn: meer draagvlak voor het trafostation bij omwonenden, beperking van CO2-uitstoot en duurzamere buren.

Reactie 16
Voor de netbeheerders geldt op grond van artikel 10b van de Elektriciteitswet een verbod om elektriciteit te produceren of leveren. Dit is voorbehouden aan commerciële energieleveranciers.

Omdat er inmiddels nieuwe alternatieven zijn voor elektriciteit en gas, is door de Autoriteit Consument & Markt (ACM) verduidelijkt dat productie, handel en levering van alternatieve energiedragers, zoals warm water, door netwerkbedrijven ook niet is toegestaan. Volgens de toezichthouder ACM past dat niet binnen de wettelijke rol die netbeheerders hebben als onafhankelijke partij voor netbeheer en leveringszekerheid van gas en elektriciteit. Dit is opgenomen in de Leidraad Netwerkbedrijven en alternatieve energiedragers; Toegestane activiteiten onder huidig wettelijk kader. Er is nieuwe regelgeving in voorbereiding, te weten de Energiewet. Deze wet is nog niet in werking getreden. Tevens mag de door TenneT en Liander opgewerkte energie op een trafostation, bijvoorbeeld via zonnepanelen, uitsluitend worden gebruikt ter compensatie van netverliezen die ontstaan door het transport van stroom over afstand.

Buiten de reikwijdte van voorliggend bestemmingsplan meldt Liander ons dat op het trafostation Lochem een pilot is gestart om restwarmte van de transformatoren te benutten. Dit betreft enkel eigen gebruik van restwarmte. Het is op dit moment in onderzoek om te bepalen of dit in de toekomst een goede aanvulling is op de duurzame maatregelen voor trafostations. Ook wordt in Duitsland een pilot uitgevoerd naar hergebruik van restwarmte van HVDC (gelijkstroom) installaties van de hoogspanningsverbindingen SuedLink en SuedOstLink. Er moet nog veel onderzoek worden gedaan om tot werkbare concepten te komen. Ook lijkt deze toepassing onder de huidige regulering niet zonder meer mogelijk.

Conclusie reclamant 16: leidt niet tot wijziging van het plan.

Ten aanzien van alle reclamanten is de conclusie dat hun zienswijzen niet leiden tot wijziging van het plan.

En er is geen reden om ambtshalve voorstellen tot wijziging van het plan te doen.