

Raadsvragen PvdA/Groenlinks over BP Poort van Hattem

Vragen:

1. Hoeveel extra huurauto's komen erbij voor dit project?

Antwoord:

In dit concrete geval gaat het niet zozeer om huurauto's, maar om deelauto's. De initiatiefnemer heeft laten weten dat er wordt gestart met in ieder geval 1 tot 4 deelauto en als het nodig is, zullen er nog 1 of 2 volgen.

2. Waar komen deze huurauto's te staan en zijn ze ook door anderen te gebruiken?

Antwoord:

De deelauto's komen op het eigen terrein van het appartementencomplex te staan. De initiatiefnemer geeft aan dat ze in eerste instantie bedoeld zijn voor de huurders van de appartementen in Poort van Hattem. Mochten de burens er gebruik van willen maken dan is dat in overleg mogelijk. De initiatiefnemer juicht dit toe, omdat daardoor de parkeerdruk mogelijk afneemt. Ook ziet hij de voordelen er van voor het milieu.

3. Kan aangegeven worden welke middelen de gemeente heeft om in de praktijk te borgen dat het autobezit zeer laag is van de nieuwe bewoners?

Antwoord:

Een gemeente kan inwoners niet verbieden om auto's aan te schaffen, dan wel in andere zin te verbieden een auto te bezitten. Ook kunnen wij niet borgen dat het autobezit in de toekomst laag blijft. De initiatiefnemer toont echter aan bereid te zijn hier over na te denken en indien nodig maatregelen te nemen, eventueel in overleg met de bewoners.

4. Wordt er via de huur of op een andere wijze het gebruik van de huurauto gepromoot en om welk bedrag in de huur gaat het dan?

Antwoord:

De initiatiefnemer heeft laten weten dat het gebruik van de deelauto's actief zal worden gepromoot aan de huurders. De kosten worden in rekening gebracht op basis van gebruik van de deelauto.

5. Kan er niet meer parkeergelegenheid op het eigen terrein gerealiseerd worden?

Antwoord:

Het perceel is dermate krap dat er niet meer parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd. Er moet ook rekening worden gehouden met ruimte om te keren voor auto's, ruimte voor het plaatsen van afvalcontainers en een fietsenberging. Dat maakt dat de ruimte voor parkeren op eigen terrein beperkt is, maar op deze manier wel voldoet aan de eisen uit de Nota Parkeren.

6. Is er ook integraal gekeken naar de parkeerdruk in het gebied als er aan de overkant van de Nieuweweg ook nieuwbouw komt.

Antwoord:

Ja, daar is integraal naar gekeken. Het betreffende rapport is als bijlage toegevoegd aan het vast te stellen bestemmingsplan (bijlage 13 Parkeeronderzoek Poort van Hattem). Ook bij realisatie van beide projecten voldoet de parkeersituatie.

Geluid:

Dat de geluidsnormen overschreden worden is een feit en ws ook niet te voorkomen. >48 dB geluid bedoelen wij dan.

Maar dat er appartementen komen die op de absoluut maximale norm van 63 dB zitten is verontrustend. Een behoorlijk hinderlijk niveau aan een drukke weg.

Hoeveel neemt het geluid toe als de woonwijk 't Veen inclusief de Lidl in gebruik genomen zijn? Zou je dan niet een marge in willen bouwen.

Vragen:

7. Wat moet er bijvoorbeeld gedaan worden om de norm bijvoorbeeld op maximaal 60 dB te krijgen? Is dat sowieso mogelijk?

Antwoord:

Wij vinden de gezondheid van de inwoners van Hattem erg belangrijk. Geluid is hier een onderdeel van. Daarom wordt in dit plan 63dB toegestaan als maximale belasting op de gevel. De hoogste belasting is afkomstig van de Nieuweweg. Dit geluidsniveau is te vergelijken met dat van een airconditioning of wasmachine (50-75dB). Voor het akoestisch klimaat in de woning worden bouwkundige maatregelen genomen (op basis van die maatregelen wordt de omgevingsvergunning verleend) waardoor een binnenniveau van 33 dB wordt gegarandeerd.

Aanvullende maatregelen, zoals bron- of overdrachtsmaatregelen zijn onvoldoende doeltreffend of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke en financiële aard. Zo zouden er tussen de weg en het complex maatregelen genomen kunnen worden. In dit concrete geval is er niet voldoende ruimte aanwezig om een geluidswal of een geluidsscherm te plaatsen, zonder dat er afbreuk wordt gedaan aan de ruimtelijke kwaliteit (te weten de stedenbouwkundige uitstraling).

Een geluidsscherm moet om een significant reducerend effect te hebben op de geluidbelasting op de verdieping, minimaal 3,5 meter hoog zijn. Het plaatsen van dergelijke schermen is niet realistisch. De schermen zouden op korte afstand van de woningen geplaatst moeten worden en zouden het uitzicht vanuit de woningen volledig wegnemen. Bovendien wordt de lichtinval belemmert. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is dit onwenselijk, waarmee het plaatsen van schermen geen optie is. Gebrek aan ruimte en de aanwezige zijwegen en inritten maken verder dat geen gesloten geluidsscherm geplaatst kan worden, zodat het effect van de schermen beperkt zou zijn. De schermen zijn ook onwenselijk vanuit de verkeersveiligheid, omdat het zicht op de weg geblokkeerd wordt. Overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidschermen, zijn derhalve niet mogelijk vanwege stedenbouwkundige aspecten en verkeersveiligheid.

Er wordt wel nagedacht over geluidreducerende maatregelen voor de Nieuweweg in de toekomst. Deze bronmaatregel resulteert echter niet in het zodanig verlagen van de geluidbelasting op de gevel van de woningen dat de voorkeursgrenswaarden gehaald zouden worden.

Overigens zal het geluidniveau binnen in de nieuwbouw lager liggen dan het geluidniveau in de huidige bestaande bebouwing.

8. Waarom/ waardoor komt het dat het geluidniveau niet verder wordt verbeterd?

Antwoord:

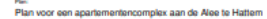
Er wordt onderscheid gemaakt tussen het geluidniveau op de gevel en het geluidniveau in de binnenruimten. Door bouwtechnische ingrepen wordt het geluidniveau in de binnenruimte zo veel mogelijk naar beneden gebracht, zodat een aanvaardbaar binnenklimaat wordt gerealiseerd.

Voor het geluidniveau op de gevel, zijn wij afhankelijk van wat er met de Nieuweweg gebeurt. Daar valt op dit moment niet zoveel in te veranderen.

Het plan is al behoorlijk uitgewerkt. De werkelijke hoogte lijkt al bekend.

9. Wordt met het aanhouden van 11 m hoogte in het bestemmingsplan de werkelijke hoogte (11m+10% = 12,1m hoog).

De nog te verlenen omgevingsvergunning gaat uit van een hoogte van 11 meter (zie bijgevoegde tekening).



Dat neemt niet weg dat er in het bestemmingsplan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid zit van 10%. Dat houdt in dat er in de toekomst een hoogte van 12,10 meter gerealiseerd zou kunnen worden (art 8.1 van bp Poort van Hattem). Voor deze afwijking is instemming van het college nodig. Deze binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is een standaard-bepaling die wij in alle bestemmingsplannen opnemen.