

Zienswijzennota Ankie's Hoeve ontwerp omgevingsvergunning

Op 15 december 2023 is door aanvrager een omgevingsvergunning aangevraagd voor de activiteit "handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening". De omgevingsvergunning is aangevraagd voor het realiseren van project "Ankie's Hoeve".

De Wabo geeft ons college op grond van artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3° Wabo de bevoegdheid om mee te werken aan een aanvraag die strijdig is met de regels van het geldende bestemmingsplan. Voorwaarden zijn dat de afwijking niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en dat de motivering van het besluit om mee te werken, een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. In sommige gevallen is eveneens een Verklaring van Geen Bedenkingen (VVGB) vereist. Voor voorliggende aanvraag is geen VVGB nodig. De ontwerp omgevingsvergunning heeft vanaf 19 september 2025 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Hiertegen zijn zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn in navolgende tekst samengevat en voorzien van een antwoord.

Zienswijze 1

De indiener vindt dat in het plan voor Ankies Hoeve een onjuiste parkeernorm is gebruikt. De parkeerdruk rond het station, vooral bij de Wijckerpoort (het laatste gratis parkeerterrein), is al hoog. Er is geen rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Volgens de parkeernormen van Beverwijk (2017) zou de parkeerbehoefte aanzienlijk hoger zijn dan nu berekend. De gehanteerde norm van 0,25 parkeerplaats per woning is volgens de indiener onrealistisch, zelfs voor een stationslocatie, en zal leiden tot extra parkeerdruk in omliggende wijken.

Reactie college

Het college erkent het belang van een toereikende parkeervoorziening voor het plan Ankie's Hoeve en de zorg van de indiener over de hoge parkeerdruk in de omgeving. De indiener stelt dat deze norm onrealistisch is, zelfs voor een stationslocatie, en dat ten onrechte niet is getoetst aan de Parkeernormen van Beverwijk (2017). Het college merkt op dat de indiener de berekening van de parkeerbehoefte aan het verkeerde beleid heeft getoetst. Voor de beoordeling van de parkeervraag van het plan Ankie's Hoeve moet worden aan het actuele en vigerende gemeentelijke parkeerbeleid van de gemeente Beverwijk, namelijk de Nota Parkeernormen en Afkoopregeling Parkeren 2024 (hierna: Parkeernota). Dit gebied wordt, vanwege de ligging nabij het station en de uitstekende ontsluiting met openbaar vervoer, aangemerkt als een 'A'-locatie. Indien het initiatief wordt getoetst aan de Parkeernota, is gebleken dat de berekende parkeercapaciteit voldoet aan de gestelde normen. De zienswijze leidt om deze redenen niet tot aanpassing van de gehanteerde parkeernorm in het ontwerpbesluit.

Zienswijze 2

Stedenbouw / ruimtelijke ordening

De indiener vraagt zich af wat de stedenbouwkundige aanleiding is voor een hoogteaccent van 8 en 15 bouwlagen.

De indiener stelt dat er in het plan voor Ankies Hoeve te weinig ruimte overblijft voor groen en water, omdat bijna alle ruimte wordt ingenomen door bebouwing en wegen.

De indiener vraagt zich af waarom er sprake zou zijn van een sfeergebied landgoederenzone. Daarnaast stelt indiener de vraag om de hoogteaccenten passen binnen een landgoederenzone-/visie. De indiener heeft bezwaar tegen de bouw van torenflat de Parkwachter.

Reactie college

Binnenstedelijk intensiveren ligt voor de hand, omdat gebruik kan worden gemaakt van bestaande onder- en bovengrondse infrastructuur en afstanden tot bestaande voorzieningen beperkt blijven. Denk aan winkels, het ziekenhuis, stadhuis en bus- en treinstation.

Het plan volgt uit eerder vastgestelde Verkenning Spoorzone en stedenbouwkundige visie Stads Kant Spoorzone (hierna stedenbouwkundige visie). Het is het resultaat van belangen en doelstellingen van verschillende disciplines, opgaven en invalshoeken. De woningbouwopgave is maatschappelijk van belang, zeker wanneer de ruimte schaars is. Een plan zal ook financieel haalbaar moeten zijn, wat invloed heeft op het te realiseren programma. En voor de leefbaarheid en klimaatadaptatie is het van belang te streven naar een minimaal verhard oppervlak en zoveel mogelijk volle grond.

Door te kiezen voor appartementen in plaats van grondgebonden woningen, ontstaat ruimte tussen de gebouwen voor een landschappelijke inrichting, aansluitend bij de landgoederenzone. De ruimte tussen de gebouwen biedt plaats aan beplanting in de volle grond, aan waterberging en aan routes voor langzaam verkeer.

Door een lage parkeernorm conform de Parkeernota toe te passen en de benodigde parkeerplaatsen in twee lagen op te lossen langs het spoor, is de impact van gemotoriseerd zo beperkt mogelijk gehouden.

Het hoogteaccent benadrukt de entree van Beverwijk en is één van een reeks hogere gebouwen die in de stedenbouwkundige visie is vastgelegd.

Geluid

Indiener vraagt zich af hoe het plan ontwikkelt kan worden gezien de geluidsbelasting van diverse wegen en spoorlijnen.

Indiener vraagt zich af of de buitenruimten wel kunnen voldoen aan de geluidsnormen.

Indiener stelt dat er geen mogelijkheid is om de ramen te openen vanwege de geluidsnormen. Indiener vraagt zich af of er dan wel sprake is van voldoende woonkwaliteit.

Reactie college

Cauberg Huygen heeft onderzoek gedaan naar het omgevingsgeluid ter plaatse van de locatie, zie rapport "Bestemmingsplan Ankie's Hoeve in Beverwijk; geactualiseerd onderzoek Wet geluidhinder", met datum 18 maart 2025 en met referentie 08548-57858-03v2. Uit het onderzoek blijkt dat:

- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer (ook vanaf het spoor van en naar Tata Steel) wordt overschreden bij alle wegen. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 60 dB (Velserweg). De maximaal te ontheffen waarde bij stedelijke wegen wordt nergens overschreden, de maximaal te ontheffen waarde bij rijkswegen wel. Op die locaties zijn dove gevels nodig.
- De geluidbelasting vanwege spoorgeluid van de hoofdspoorweg voldoet overal aan de voorkeursgrenswaarde.
- De geluidbelasting industrielawaai bedraagt ten hoogste 52 dB(A) etmaalwaarde. De voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, de maximaal te ontheffen waarde wordt nergens overschreden.
- De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 66 dB.
- Bron- of overdrachtsmaatregelen om de geluidbelasting te reduceren tot onder de voorkeursgrenswaarden zijn niet doelmatig.
- Geadviseerd is om voor een deel van de woningen hogere geluidwaarden vast te stellen.

Er worden geen wettelijke of gemeentelijke geluideisen gesteld aan buitenruimten. Dit betekent niet dat de woningen geen buitenruimten krijgen met een aanvaardbaar geluidniveau.

Vanwege de hoogte van het geluid vanaf de Rijksweg zijn bij zes van de 210 appartementen dove gevels voorgeschreven. In de omgevingsvergunning is een voorwaarde opgenomen dat voor deze zes appartementen bouwkundige maatregelen genomen dienen te worden die de geluidbelasting op de (achterliggende) gevels van woningen reduceren tot de voorkeursgrenswaarden. Hierbij wordt ook gekeken naar bouwkundige maatregelen, zoals verglaasde balkons of loggia's, waardoor ramen of deuren wel te openen zijn.

Groen

Het kappen van de bomen en het verjagen van vleermuizen verhoudt zich niet met de groene gedachte van het plan.

Volgens indiener zijn er geen wegen ingetekend in de indieningstekening. De indieningstekening geeft een verkeerde voorstelling van zaken.

Reactie college

In verband met de aanwezigheid van een paarverblijfplaats van een ruige dwergvleermuis in een te kappen boom is een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. In het Activiteitenplan is de aanvraag gemotiveerd. De ontheffing is inmiddels verkregen (6 november 2024). Uit het Activiteitenplan blijkt dat met de 11 bomen in het plangebied die behouden blijven voldoende geschikte alternatieve locaties aanwezig zijn. Aanvullend zijn vier tijdelijke vleermuiskasten geplaatst en worden in de nieuwbouw vier permanente vleermuiskasten opgenomen. Tot slot wordt met de groene inrichting van het gebied wordt een deel van de gekapte bouwen gecompenseerd.

Er komt alleen een ontsluiting voor auto's voor het parkeren op maaiveld (aangeduid (p)) en de parkeergarage (aangeduid met (pg)). Ter verduidelijk zal ter hoogte van het parkeren op maaiveld de bestemming Verkeer opgenomen worden, waarbinnen ook groen is toegestaan.

Historie

Indiener stelt dat het nieuwbouwplan negatieve impact heeft op de diverse rijksmonumenten in de omgeving. Indiener vraagt naar de visie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Reactie gemeente

Het plangebied heeft geen monumentale status of een cultuurhistorische aanduiding. Daardoor is er geen advies nodig van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.

Verkeer

Indiener stelt dat de omliggende wegen druk zijn en dat het initiatief leidt tot ernstige verkeersoverlast.

Reactie gemeente

Het bouwen binnen een bestaande stad zal altijd zorgen voor meer druk op de omliggende wegstructuren. Het college maakt bij het vergunnen van bouwplannen altijd een afweging tussen de bruikbaarheid van ontsluitingswegen en de behoeften tot het bouwen van de betreffende functie. Woningen genereren over het algemeen minder verplaatsingen dan functies zoals zorg, onderwijs, horeca of bedrijvigheid. In totaal verwachten wij 965 tot 1.280 voertuigen die gebruik moeten maken van de omliggende ontsluitingswegen. Gezien de ligging ten opzichte van het centrum en openbaar vervoer en beschikbare capaciteit zal er geen sprake zijn van ernstige verkeersoverlast als gevolg van woningbouw op Ankie's Hoeve. De ontsluitingswegen hebben voldoende capaciteit om deze toename te dragen.

Milieu

Indiener vraagt zich af of de appartementen aangesloten kunnen worden op het elektriciteitsnetwerk. Daarnaast vraagt indiener hoeveel elektriciteit de zonnepanelen gaan opbrengen van de totale elektriciteitsvraag van de ontwikkeling.

Reactie college

Het aansluiten van de woningen op het elektriciteitsnetwerk of de zonnepanelen zijn niet bepalend voor afgifte van de omgevingsvergunning. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Water

Indiener vraagt zich af of er nog plek is voor zonnepanelen op het dak.

Reactie gemeente

De daken bieden voldoende ruimte voor waterberging en zonnepanelen.

Parkeren

De indiener maakt bezwaar tegen het plan vanwege een te lage parkeernorm (0,87 parkeerplaats per woning, oftewel 184 plekken voor 210 woningen). Hierdoor krijgen niet alle woningen een parkeerplaats, terwijl de parkeerdruk in de omgeving al hoog is. Ook de komst van commerciële en maatschappelijke functies (1.100 m² bvo) zal de parkeerdruk verder verhogen. De indiener vreest dat bewoners en bezoekers zullen uitwijken naar omliggende wijken, waar nu al parkeerproblemen bestaan. Daarnaast wordt erop gewezen dat Beverwijk geen stedelijk gebied is en dat de berekende parkeerbehoefte onvoldoende aansluit bij de werkelijke situatie. Conclusie: er ontstaat een ernstig parkeerprobleem waar onvoldoende rekening mee wordt gehouden.

Reactie gemeente

Het plan is getoetst aan de Nota Parkeernormen en Afkoopregeling Parkeren 2024 (hierna: Parkeernota). Dit gebied wordt, vanwege de ligging nabij het station en de uitstekende ontsluiting met openbaar vervoer, aangemerkt als een 'A'-locatie. Indien het initiatief wordt getoetst aan de Parkeernota, is gebleken dat de berekende capaciteitsvraag voldoet aan de gestelde regels en normen.

Grondprijs

De indiener vraagt zich af of het terugverdienen van de grondprijs de reden is er zo'n groot woonprogramma gerealiseerd gaat worden.

Reactie gemeente

Bij het bepalen van het programma is gekeken naar wat wenselijk is vanuit de woningbouwopgave en wat de ontwikkellocaties maximaal aankunnen. Het programma is op hoofdlijnen vastgelegd in de stedenbouwkundige visie. Het woonprogramma is niet leidend voor het terugverdienen van de grondprijs maar wel in algemene zin voor de financiële haalbaarheid.

Zienswijze 3

Geluid

Indiener heeft diverse bezwaren en opmerkingen met betrekking tot het geluidsonderzoek.

A. Aftrek van 5 dB (Wet geluidhinder)

Indiener stelt dat de in het geluidrapport toegepaste aftrek van 5 dB op het berekende geluidsresultaat van haar spoorlijn niet is toegestaan.

- De wettelijke grondslag voor deze aftrek (artikel 110g van de Wet geluidhinder) is specifiek bedoeld voor de verwachte toekomstige daling van de geluidsproductie van 'motorvoertuigen'.
- Voertuigen die zich langs rails voortbewegen, zoals een trein, vallen niet onder het begrip 'motorvoertuigen' in dit verband (artikel 1 Wet geluidhinder in samenhang met het RVV 1990).
- De aftrek is dan ook niet opgenomen in artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.
- Conclusie: Het ontbreken van een grondslag leidt ertoe dat moet worden uitgegaan van een 5 dB Lden hogere geluidsbelasting van de spoorlijn van TSIJ, wat doorwerkt in de beoordeling van de cumulatieve geluidsbelasting en de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Aanpassing van het geluidrapport en de ruimtelijke onderbouwing is vereist.

Reactie college

De Wet geluidhinder (Wgh) definieert een weg, in artikel 1, als een 'voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg of openstaand pad, met inbegrip van de daarin liggende bruggen of duikers, alsmede een spoorweg die niet is aangegeven op de kaart, bedoeld in artikel 106, of de geluidplafondkaart'.

- Het goederenspoor van Tata Steel is door de Minister niet via artikel 106 Wgh aangewezen op de 'zonekaart spoorwegen geluidhinder'.
- De Minister heeft het goederenspoor evenmin aangewezen op de geluidplafondkaart via het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

Dit betekent dat de gpp-systematiek (geluidproductieplafond als omgevingswaarde) en de Wgh-regels voor spoorweglawaai niet van toepassing zijn op het goederenspoor en het goederenspoor onder de definitie van 'weg' valt in de zin van de Wgh.

Voor een weg moet de geluidbelasting worden vastgesteld (Artikel 110d lid 1 Wgh). Op die geluidbelasting mag een aftrek van ten hoogste 5 dB worden toegepast. Met die aftrek wordt geanticipeerd op het stiller worden van voertuigen en materieel als het wegdek, een spoorconstructie en raildempers (Artikel 110g Wet geluidhinder jo. 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012). Gelet op de letterlijke tekst van de Wgh en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 vindt het college het verdedigbaar dat de aftrek ook op het geluid afkomstig van vrij liggende spoorbanen (als hier aan de orde) mag worden toegepast. Het college ziet dan ook geen aanleiding om het geluidrapport en de ruimtelijke onderbouwing daarop aan te passen.

B. Goede Ruimtelijke Ordening

De omgevingsvergunning kan alleen worden verleend als deze niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Dit vereist een belangenafweging die verder gaat dan de eisen uit de Wet geluidhinder.

- Maximaal Geluidsniveau (L_{Amax}):
 - Het geluidrapport stelt dat de maximale geluidsbelasting op de zuidgevel van blok A1, na extrapolatie van meetresultaten, 68 dB(A) zou bedragen, met het advies om door middel van gevelwering een binnenniveau van ten hoogste 45 dB(A) te bereiken.
 - Indiener stelt dat de meetlocatie in werkelijkheid circa 20 meter van het spoor ligt, in plaats van de 30 meter van de meetopstelling, wat zou moeten leiden tot een hogere maximale geluidsbelasting dan 82 dB(A) (gemeten L_{Amax} zonder toeter).
 - Indiener verzoekt om het maximale binnenniveau van 45 dB(A) te borgen in de voorschriften van de omgevingsvergunning. De enkele stelling dat de maatregelen voor de A22 volstaan is een blote stelling en mist kenbare onderbouwing, zeker bij een potentieel hogere L_{Amax}.

Reactie college

Het geluid van de Tata-spoorlijn, als Wet geluidhinderbron, kan niet door middel van geluidmetingen worden bepaald. De geluidbelasting afkomstig hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen (Tata-spoorlijn), zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Met betrekking de Tata-spoorlijn zijn aanvullend geluidmetingen uitgevoerd. De metingen zijn niet gebruikt voor de bepaling van de geluidwaarde in het kader van de Wet geluidhinder. Wel wordt op basis van de metingen geadviseerd om een geluidsniveau binnen van 45 d(B) te bereiken. Het woon- en leefklimaat binnen de nieuwe woningen wordt geborgd door het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Conform het Bbl mag de geluidsbelasting binnen de woning afhankelijk van de geluidbron niet hoger zijn dan 33 dB(A) of 35 dB(A). Dit borgt dat, ondanks de hogere geluidsbelasting in de buitenomgeving, de binnenruimte van de woningen zelf een aangenaam en gezond woon- en leefklimaat biedt. Er is dan ook geen aanleiding om aanvullend een binnenniveau van 45 d(B) te borgen in een voorschrift. Voor de woningen die een dove gevel of andere bouwkundige maatregelen nodig hebben als gevolg van de A22, is aanvullend opgenomen dat de (achterliggende) gevels door de maatregelen moeten voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

C. Cumulatieve Geluidsbelasting:

- Het college beoordeelt de gecumuleerde geluidsbelasting van 66 dB als hoog, zelfs zo hoog dat de locatie eigenlijk niet geschikt is voor woningbouw. De hogere waarde wordt geaccepteerd vanwege de druk op de woningmarkt.
- Indien de aftrek van 5 dB ten onrechte is toegepast, is de gecumuleerde geluidsbelasting nog hoger, wat een nieuwe afweging vereist. Hierbij moet ook gekeken worden naar overdrachtsmaatregelen (zoals een geluidsscherm) en de vraag naar woningen met een dergelijk hoge belasting.
- Indeling woningen: indiener geeft in overweging om in een voorschrift te borgen dat de slaapruimtes niet aan de hoogst geluidbelaste zijde van de gebouwen worden gerealiseerd.
- Ontbrekend stuk: indiener verzoekt om het advies waaruit volgt dat sprake is van een te hoge gecumuleerde geluidsbelasting alsnog te delen.

Reactie college

De gemeente is zich heel bewust van de hogere gecumuleerde geluidbelasting, maar deelt niet de mening dat de locatie niet geschikt zou zijn voor woningbouw. De ingevolge van artikel 110g van de Wet geluidhinder bij wegverkeerslawaaï toe te passen aftrek is hierbij niet toegepast. Ook met een gecumuleerde geluidsbelasting van 66 d(B), zonder aftrek van 5 d(B), blijft het maatschappelijk belang om binnenstedelijke woningen te bouwen naar mening van de gemeente hoog. Grote delen van Beverwijk zijn geluidbelast en de gemeente Beverwijk heeft maar beperkt binnenstedelijke locaties voor woningbouw beschikbaar. Als de gemeente hogere gecumuleerde geluidbelastingen niet zou accepteren, zijn veel locaties (met name in de Spoorzone) uitgesloten voor woningbouw. In dat geval zal de woningbouwproductie in Beverwijk aanzienlijk afnemen en de vraag naar woningen niet worden beantwoord. Daarom vindt de gemeente het wenselijk dat er ook op locaties met een hogere gecumuleerde geluidbelasting woningen worden gebouwd, eventueel met maatregelen en mits voldaan wordt aan de wettelijke normen en regelgeving.

Bron- of overdrachtsmaatregelen liggen deels in het verschiep (stiller asfalt A22) maar liggen nog te ver weg in de tijd of zijn qua (financieel) haalbaarheid onzeker om Ankie's Hoeve daarvan afhankelijk te stellen. Daarom is gekozen voor gebouwmaatregelen, ook omdat het om een beperkt aantal woningen (zes appartementen) gaat.

In de uitwerking van de plattegronden is zoveel mogelijk rekening gehouden met het situeren van slaapkamers in relatie tot de hoogst geluidbelaste zijde. Echter is het niet bij alle appartementen mogelijk om de slaapkamers niet aan de hoogs geluidbelaste zijde te realiseren. Echter door de slaapkamers te centreren rondom een loggia zijn er ook bij de dove gevels te openen delen aanwezig.

Naar verwachting verwijst indiener naar het algemene advies van de Omgevingsdienst IJmond op de woningbouwontwikkeling. Dat advies zal aan indiener ter beschikking gesteld worden.

Trillingen

Indiener heeft opmerkingen over het onderzoek naar trillinghinder van Peutz.

- Voorschriften: indiener verzoekt om de streefwaarden voor trillingsterkte (V_{max} en V_{per}) waaraan moet worden voldaan, op te nemen in het besluit zelf, in plaats van enkel te verwijzen naar Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch.
- Meetopstellingen: indiener heeft bij de meest recente versie van het onderzoek (d.d. 2 oktober 2025) slechts één meetopstelling waargenomen en merkt op dat zij bij de wissel geen meetopstelling heeft gezien, wat zij van belang acht voor een representatief beeld.

Zij vraagt zich af of de te treffen maatregelen hierdoor daadwerkelijk als uitvoerbaar kunnen worden beschouwd.

Reactie college

Uit het rapport van Peutz (d.d. 2 oktober 2025) blijkt dat er op twee locaties is gemeten ook ter hoogte van de wissel. Daarmee is de gemeente van mening dat de rekenresultaten wel een representatief beeld laten zien en eventueel te treffen maatregelen doelmatig zijn. Met het bij de omgevingsvergunning opgenomen voorschrift is het nemen van maatregelen en de doelmatigheid daarvan extra gewaarborgd.

Het college is van mening dat met de huidige formulering van het in de omgevingsvergunning opgenomen voorschrift voldoende is gewaarborgd dat aan de streefwaarde uit de Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch moet worden voldaan.

Zienswijze 4

Geluidhinder (Paragraaf 5.2)

Het nabijgelegen spoorwegemplacement is niet meegenomen in de akoestische beschouwing. Indiener verzoekt de gemeente de akoestische beschouwing aan te vullen met het spoorwegemplacement. Hierbij moet rekening worden gehouden met het recente besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2025 betreffende de wijziging van de geluidsproductieplafonds op het spooreplacement Beverwijk.

Reactie college

In de zienswijze wordt verwezen naar het gpp-wijzigingsbesluit van 21 oktober 2025 voor emplacement Beverwijk. Daaruit kan opgemaakt worden dat het om een spooreplacement oostelijk van het stadhuis gaat. Het wijzigingsbesluit is genomen omdat het geluid van stilstaande en rijdende treinen op dit emplacement per 1-1-2024 onderdeel is van de geluidproducties van het hoofdspoorwegennet. Om die reden zijn overeenkomstig artikel 12.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving de gpp-waarden gewijzigd. Het akoestisch onderzoek (d.d. 18 maart 2025) is nog onder het oude omgevingsrecht uitgevoerd, overeenkomstig de Wet geluidhinder en de toen geldende brongegevens. Het spooreplacement was onder het oude omgevingsrecht nog geen onderdeel van het hoofdspoorwegennet. De brongegevens van het akoestisch onderzoek (d.d. 18 maart 2025) zijn dan ook nog exclusief het geluid van stilstaande en rijdende treinen op dit emplacement.

Ook al is er geen wettelijke verplichting rekening te houden met spooreplacement, is naar aanleiding van de zienswijze de geluidwaarden van het spooreplacement onderzocht. Er is een berekening uitgevoerd, als zou het nieuwe geluidregister inclusief het geluid van het spooreplacement van toepassing zijn. Gerekend is overeenkomstig bijlage IVf van de Omgevingsregeling. Gehanteerd is het geluidregister per 9 december 2025. De nieuw berekende geluidwaarden zijn vergeleken met de geluidbelastingen in het onderzoeksrapport van 18 maart 2025. Dit is gedaan voor de 40 hoogste door het hoofdspoor geluidbelaste locaties. 20 locaties op woonlaag 1 tot en met 6 en 20 locaties op woonlaag 7 en 8 bij het maatgevende blok A1. De maatgevende geluidwaarde van 54 dB blijft 54 (dB) Lden. Ook als rekening wordt gehouden met het spooreplacement wordt de voorkeursgrenswaarde (Wgh) of standaardwaarde (Bkl) niet overschreven. De toevoeging van het geluid van het emplacement aan het geluidregister leidt ter plaatse van project Ankie's Hoeve niet tot hogere geluidwaarden of tot andere conclusies.

Trillingen (Paragraaf 5.11)

Het trillingsonderzoek (rapport H 8243-2-RA-006 d.d. 26 augustus 2025) toont aan dat zeer hoge reducties van trillingen nodig zijn om hinder in de nieuwe woningen te voorkomen. De ruimtelijke onderbouwing vermeldt dat de exacte maatregelen pas in een later stadium gedimensioneerd kunnen worden. Indiener verzoekt de gemeente om in paragraaf 5.11 van de ruimtelijke onderbouwing op te nemen hoe de benodigde reductiemaatregelen zullen worden geborgd.

Reactie college

De gemeente deelt de mening van indiener niet dat 'zeer hoge reducties van trillingen nodig zijn' om hinder in de woningen te voorkomen. Op basis van de verrichte metingen kan worden geconcludeerd dat de in het kader van trillinghinder in woningen na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn" van de Stichting Bouwresearch (SBR) van augustus 2006 zullen worden overschreden. De benodigde maatregelen om tot een goed woonklimaat te komen wordt als technisch oplosbaar ingeschat. Dat blijkt ook uit aanvullend onderzoek waarbij ook is gekeken naar langere en zwaardere treinen. Ook dan blijven de trillingen vergelijkbaar, zijn maatregelen nodig maar die zijn technisch oplosbaar. Om te zorgen dat de maatregelen worden uitgevoerd is bij de omgevingsvergunning het volgende voorschrift opgenomen:

Het bouwen en het gebruiken van de woningen van het bouwplan uit onderhavige omgevingsvergunning is uitsluitend toegestaan wanneer:

- a) Uit deskundig onderzoek blijkt dat de streefwaarden van de trillingsterkte V_{max} en V_{per} voor 'Wonen nieuwe situatie', zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet meer worden overschreden (in de woningen) al dan niet na het nemen van maatregelen, of*
- b) Uit deskundig onderzoek blijkt dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen worden getroffen en daarmee tenminste de streefwaarden voor 'Wonen' in bestaande situatie' zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden (in de woningen).*

De gemeente is van mening dat met bovenstaand voorschrift eventuele maatregelen als gevolg van overschrijding van de Richtlijnen geborgd zijn.

Zienwijze 5

De zienswijze wijst op een onvolledigheid in de AERIUS-berekeningen voor het bouwplan, aangezien zeer belangrijke Natura 2000-gebieden binnen 25 kilometer niet zijn meegenomen in de stikstofdepositieberekeningen. Er wordt verzocht om een aangepaste berekening die alle relevante Natura 2000-gebieden binnen het bereik meeneemt.

Reactie college

De Aeries Calculator neemt alle stikstofgevoelige natura-2000 gebieden mee, die relevant zijn. Daar heeft het onderzoeksbureau dat de berekening maakt geen invloed op. Alle relevante stikstofbronnen worden ingevoerd en de uitkomst wordt gegenereerd door Aeries Calculator. De door indiener genoemde relevante natura-2000 gebieden zijn wel degelijk meegenomen, maar daar vindt simpelweg geen depositieplaats.

De twee natura-2000 gebieden waar de aanklager naar verwijst zijn opgenomen als dichtstbijzijnde gebieden. Het college ziet dan ook geen aanleiding om een aangepaste berekening te maken.