

Nota beantwoording zienswijzen

op het ontwerp bestemmingsplan

Delfzijl – Schrijversbuurt

Inleiding

Met het bestemmingsplan wordt een de bouw van maximaal 136 woningen mogelijk gemaakt in de kern van Delfzijl. Met het bestemmingsplan wordt een permanente planologische regeling getroffen voor woningbouw.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft 6 weken ter inzage gelegen van 27 juni 2019 tot en met 7 augustus 2019. Er zijn 2 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn hieronder samengevat en voorzien van een reactie.

Zienswijze van waterschap Noorderzijlvest

Inhoud zienswijze (samenvatting)

Het bestemmingsplan geeft het waterschap geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Zienswijze van Prorail

Inhoud zienswijze (samenvatting)

Prorail geeft aan dat het bestemmingsplan ligt nabij de spoorlijn Delfzijl-Groningen en verzoekt om het aspect trillingshinder af te wegen en te onderzoeken

Reactie

De zienswijze attendeert op een aspect waar inderdaad hinder door kan ontstaan. Het RIVM heeft daar ook over gerapporteerd aan de tweede kamer (zie rapportage 'Een uniform rekenmodel voor spoortrillingen 2016, ontwikkelingsmogelijkheden'). Het is van belang om aandacht te schenken aan het aspect trillinghinder. Het RIVM geeft aan dat er nog geen uniform rekenmodel is voor het bepalen van trillingen door treinen. Er is wel een Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen opgesteld.

In algemene zin geldt dat het moeilijk is om trillinghinder exact te bepalen omdat dit sterk afhankelijk is van de bodemweerstand, de constructies van de omliggende bebouwing en het gebruik van de spoorlijn. Ervaringen van elders zijn allereerst relevant. Zo blijkt uit trillingsonderzoek voor de Betuweroute dat het aannemelijk is dat hinder ten gevolge van trillingen kan optreden tot circa 50 m buiten de spoorbaan. Het daar uitgevoerde trillingsonderzoek betreft metingen van trillingshinder voor personen waarop de SBR B (Stichting Bouwresearch, richtlijn B) van toepassing is. Vanuit deze ervaring wordt voor

bouwwerkzaamheden normaliter (algemene stelregel) een veiligheidsgebied van 50 m gehanteerd.

Nu meer redenerend naar de situatie in Delfzijl ter hoogte van het plangebied. Hier ligt het spoor op circa 100 meter afstand van de bestemming Wonen. Daarmee is geen sprake van wonen pal langs het spoor. Voorts geldt dat het hier een spoorlijn betreft met een geringe intensiteit en een lage snelheid vanwege het nabij gelegen station. Dit blijkt ook uit het feit dat het geluidsproductieplafond ter plaatse slechts 52 dB bedraagt (50 m afstand van het spoor) en dat de feitelijke geluidsbelasting momenteel circa 49 dB bedraagt.

Personenvervoer vindt plaats in treinen van Arriva, die vier keer per uur het plangebied passeren. Het gaat hierbij om treinen (Spurts; circa 68-87 ton) die in vergelijking met veelvoorkomende treinen van NS (koplopers circa 144-192 ton en dubbeldekkers circa 350 ton) relatief klein en licht zijn. De treinen van Arriva veroorzaken daarmee relatief weinig trillingshinder.

Over het spoor rijden per week, met name 's nachts, enkele goederentreinen. Voor de baanvakken geldt, op grond van de jaarlijkse netverklaring van ProRail, een maximum snelheid van 60 km/u, een lengte van ten hoogste 519 m en een tonnage van niet meer dan 800 ton. De goederentreinen veroorzaken mogelijk wel trillingen, maar niet regelmatig. In vergelijking met baanvakken voor goederenvervoer elders in Nederland, gelden er op de baanvakken naar Delfzijl daarnaast relatief veel beperkingen ten aanzien van de genoemde karakteristieken.

De spoorlijn door Delfzijl loopt in de directe omgeving langs bestaande woonwijken met woningen op vergelijkbare of kleinere afstand van het spoor. Het is bij de gemeente niet bekend dat het railverkeer daar onaanvaardbare trillingshinder veroorzaakt op een afstand waar de woningen uit dit plan zijn geprojecteerd. De woningen in dit bestemmingsplan worden aardbevingsbestendig gebouwd. De maatregelen ten behoeve van het aardbevingsbestendig bouwen beperken ook het effect van trillingen als gevolg van railverkeer. Het aspect trillingshinder railverkeer vormt naar verwachting geen belemmering voor dit plan.

Met een wijzigingsbevoegdheid kunnen woningen op een kortere afstand (circa 50 m) van het spoor worden gerealiseerd. In de wijzigingsregels is als voorwaarde opgenomen dat voorafgaand aan de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid nader onderzoek naar trillingshinder zal plaatsvinden.

Ambtshalve wijziging

Inhoud wijziging (samenvatting)

Gedurende de looptijd van de procedure van bestemmingsplan Delfzijl Schrijversbuurt heeft de Raad van State een uitspraak gedaan met betrekking tot stikstofdepositie. Stikstofdepositie dient in plannen beter verantwoord te worden en de PAS-methodiek mag hiervoor niet meer gebruikt worden.

Gelet op de PAS-uitspraak is er ten behoeve van het bestemmingsplan Delfzijl-Schrijversbuurt een Aerius-berekening gemaakt en in de toelichting gemotiveerd aangegeven dat het plan niet van invloed is op kwetsbare gebieden met betrekking tot de te verwachten stikstofdepositie.