



REACTIENOTA ZIENSWIJZEN FRANEKER - RIETBUURT FASE 2 (EILAND 1 EN 4)

1. INLEIDING

Het ontwerpuitwerkingsplan *Franeker - Rietbuurt fase 2 (Eiland 1 en 4)* en het bijbehorende ontwerp besluit hogere waarden en ontwerp beeldkwaliteitsplan hebben met ingang van 29 maart 2022 tot en met 10 mei 2022 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens de periode van terinzagelegging was een ieder in de gelegenheid een zienswijze hierop kenbaar te maken.

Tegen het ontwerpuitwerkingsplan is één zienswijze ingediend, tegen het ontwerp besluit hogere waarde en het ontwerp beeldkwaliteitsplan niet. De ingediende zienswijze is beoordeeld, waarbij is nagegaan óf en hoe een aanpassing nodig is aan het uitwerkingsplan. Deze reactienota is hiervan het eindresultaat. De zienswijze is hier samengevat, gevolgd door de gemeentelijke reactie daarop waarin ook is aangegeven of dit leidt tot aanpassingen bij de vaststelling van het uitwerkingsplan. Het laatste hoofdstuk geeft een conclusie. De ingediende zienswijze is als bijlage bij deze reactienota opgenomen.

2. BEANTWOORDING ZIENSWIJZE

Zienswijze ProRail

ProRail heeft een zienswijze ingediend op het ontwerpuitwerkingsplan die ingaat op de aspecten 'geluid' en 'trillingen':

Geluid

ProRail geeft aan dat in de toelichting van het uitwerkingsplan wordt geconcludeerd dat aan de voorkeurgrenswaarde van de Wet geluidhinder wordt voldaan, maar dat het akoestisch onderzoek waaruit dit blijkt ontbreekt. Het is voor ProRail daarom niet mogelijk om dit aspect te beoordelen en men verzoekt het akoestisch onderzoek toe te sturen.

Reactie gemeente:

De in paragraaf 4.2 van de toelichting van het uitwerkingsplan opgenomen conclusie ten aanzien van spoorweglawaai is gebaseerd op akoestische SRM II modelvorming waarvan het resultaat grafisch is weergegeven in figuur 4.1. De akoestische modelvorming is gebaseerd op het mede door ProRail beheerde 'Geluidregister Spoor'. Omdat er voldaan wordt aan de voorkeurgrenswaarde (en er dus ten aanzien van spoorweglawaai geen hogere waarden nodig zijn) is er geen volledige akoestische rapportage opgesteld. Desgewenst kan het akoestisch rekenmodel in Geomilieu-format aan ProRail ter beschikking worden gesteld.

Trillingen

Omdat in het plangebied woningen worden gerealiseerd nabij het spoor kan als gevolg van treinverkeer trillingshinder ontstaan voor de toekomstige bewoners. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor dit aspect, verzoekt ProRail om dit aspect in het kader van een goede ruimtelijke ordening af te wegen in het uitwerkingsplan door gebruik maken van de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. De resultaten van dit onderzoek kunnen vervolgens worden afgewogen bij de vaststelling van het uitwerkingsplan en hierin worden verwerkt.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van de zienswijze van ProRail is het aspect trillingen nader beoordeeld. Het beoogde woongebouw aan de noordzijde van het plangebied ligt op circa 30 meter van de spoorlijn Leeuwarden-Harlingen v.v., de grondgebonden woningen aan de zuidzijde van het plangebied op meer dan 100 meter. In algemene zin geldt dat door het rijden van treinen over de spoorlijn trillingen kunnen worden opgewekt, die zich voortplanten door de bodem en vervolgens gebouwfunderingen kunnen aanstoten en in trilling kunnen brengen. Deze trillingen planten zich voort in de bouwconstructie.

Eventuele (objectiveerbare) trillinghinder is afhankelijk van de optredende trillingssterkten en de mate van voorkomen (hoe vaak is een trilling voelbaar). In Nederland bestaan op dit moment zoals ProRail aangeeft geen wettelijke regelingen en normen, die duidelijke grenswaarden met een beoordelingssysteem voor trillingen geven. Sinds 1993 is er wel de meet- en beoordelingsrichtlijn van de SBR 'Trillingen deel B – Hinder voor personen in gebouwen', waarin streefwaarden worden gegeven, waarbij redelijkerwijs mag worden aangenomen dat er geen hinder optreedt. De SBR-publicatie is in 2002 geactualiseerd. Vanwege de toenemende aandacht voor trillingen en trillinghinder langs spoorlijnen (met name waar veelvuldig goederentreinen rijden) is er sinds mei 2019 ook de door ProRail aangehaalde 'Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen' (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). In de Handreiking worden twee afstandscriteria aangegeven ten aanzien van de beoordeling van het aspect trillingen. Vindt een plan of project plaats binnen een

afstand van 100 meter van een spoorlijn, dan wordt geadviseerd een quickscan trillinghinder uit te voeren op basis van paragraaf 10.1 van de Handreiking. Vindt een plan of project plaats binnen 250 meter afstand van een spoorlijn, dan moet worden beoordeeld in hoeverre klachten, bodemopbouw en/ of het treinbeeld aanleiding geven voor het doen van nader onderzoek.

Voor het plangebied is de situatie ten aanzien van spoortrillingen beoordeeld op basis van een quickscan zoals beschreven in paragraaf 10.1 van de Handreiking, waarin tevens is aangegeven dat bij voorkeur ook aandacht wordt besteed aan eventuele ontwikkelingen aan de bron (wijzigingen aan het spoor, wijzigingen in treintypen et cetera). In de Handreiking staan de volgende informatiebronnen genoemd die gebruikt kunnen worden voor een quickscan: bodemgesteldheid en opbouw, ligging waterpartijen, treinbeeld, locatie ES-lassen, wissels en overgangsconstructies, locatie bebouwing en type bebouwing en eventuele toekomstige wijzigingen aan het spoor.

Wat betreft de bodemgesteldheid geldt dat in Franeker overwegend sprake is van kleigrond, waarin de overdracht van trillingen minder goed is in vergelijking met veen en zand (gunstig). Wat het treinbeeld betreft: op basis van het Geluidregister Spoor rijden er per etmaal circa 77 rekeneenheden over het spoor, wat neer komt op 30-40 treinen per etmaal. Dit is relatief weinig en er rijden geen goederentreinen over dit traject die langer zijn dan personentreinen en meer trillinghinder veroorzaken. Een toename van het treinverkeer op deze regionale spoorlijn wordt niet verwacht. Vanwege de ligging nabij het station is de rijsnelheid laag wat ook een gunstig effect heeft voor het opwekken van bodemtrillingen.

Hoewel de nieuwe bebouwing/bouwwlakken (voor met name het woongebouw) op relatief korte afstand van het spoor komen te liggen, is het op grond van bovenstaande niet aannemelijk dat hinder vanwege spoortrillingen zal optreden. Ook blijkt uit de RIVM-publicatie 'Wonen langs het spoor- Gezondheidseffecten trillingen van treinen' (RIVM rapport 2014-0096) dat het optreden van trillingshinder vooral gerelateerd is aan het rijden van goederentreinen. Op de spoorlijn Leeuwarden-Harlingen v.v. rijden geen goederentreinen. Tenslotte dient te worden opgemerkt dat op andere locaties langs de spoorlijn in Franeker bestaande woningen ook op korte afstand zijn gelegen, bijvoorbeeld de woningen aan de Parallelweg en de Tzummerweg (vanaf circa 20 meter afstand). Deze locaties liggen in oostelijke richting. Er zijn geen klachten bekend ten aanzien van trillingshinder afkomstig van deze locaties.

Aanvullend is gekeken naar trillingsinformatie van vergelijkbare locaties. Dit is gevonden in een trillingsonderzoek ten behoeve van de realisatie van een woongebouw aan de Stationsweg 15 te Leeuwarden. Deze locatie is vergelijkbaar met het beoogde initiatief voor het woongebouw vanwege de afstand tot het spoor, gesitueerd nabij het station (wissels) en het treintype (diesel aangedreven reizigersmaterieel). Het verschil met Leeuwarden en de spoorlijn Leeuwarden-Groningen v.v. is dat er meer treinen rijden dan naar Harlingen en dat de locatie in Leeuwarden dichter op het spoor is gelegen. Voor de locatie Stationsweg 15 te Leeuwarden is op basis van trillingsmetingen geconcludeerd dat binnen het nieuw te realiseren woongebouw de verwachten spoortrillingen voldoen aan de SBR-B streefwaarden $A_w = 0,2$ voor V_{max} en $A_3 = 0,05$ voor V_{per} voor nieuwe situaties.

Gezien de bovengenoemde overeenkomsten kan worden gesteld dat een nader aanvullend onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht en dat in het kader van bovengenoemde Handreiking deze quickscan toereikend is voor het aspect trillingen. De toelichting van het uitwerkingsplan wordt aangevuld met een paragraaf over trillingen waarin deze informatie wordt verwerkt.

3. CONCLUSIE

De ingediende zienswijze van ProRail leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het uitwerkingsplan. Wel wordt de toelichting hiervan aangevuld met een paragraaf over het aspect 'trillingen' zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven.

BIJLAGE ZIENSWIJZE PRORAIL

ProRail

AANGETEKEND
Aan het College van
Burgemeester en Wethouders van
de gemeente Waadhoeke
Postbus 58
8800 AB FRANEKER

Beh.
26 APR. 2022

Datum

25 april 2022

Ons kenmerk

LJV / PLA / ZW / #12392

Onderwerp

Waadhoeke, zienswijze ontwerp
uitwerkingsplan "Franeke -
Rietbuurt fase 2 (Eiland 1 en 4)"

Eigenaar

Telefoonnummer

E-mail

Financiën

Leefomgeving, Juridische
zaken en Vastgoed

Het ontwerp uitwerkingsplan "Franeke - Rietbuurt fase 2 (Eiland 1 en 4)", welke met ingang van 29 maart tot en met 10 mei 2022 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om de volgende zienswijze in te brengen.

Bezoekadres

Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

4.2 Geluid
In de toelichting wordt geconcludeerd dat er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor het aspect geluid. Een akoestisch onderzoek waaruit dit blijkt ontbreekt. Het is voor ProRail daarom niet mogelijk om dit aspect te beoordelen. ProRail verzoekt u om het akoestisch onderzoek toe te sturen.

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

www.prorail.nl

Aspect Trillingen
ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het ontwerp uitwerkingsplan "Franeke - Rietbuurt fase 2 (Eiland 1 en 4)" beoogde nieuwe woningen dicht bij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is (zie o.a. <https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/>).

ProRail verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (<https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/trillingen/>). Deze Handreiking helpt gemeenten, projectinitiatiefnemers en andere stakeholders om bij nieuwbouw langs spoor tijdig en concreet rekening te houden met trillingen als gevolg van treinverkeer, en geeft voorbeelden waarmee gemeenten, omgevingsdiensten, ingenieursbureaus en initiatiefnemers in concrete situaties aan de slag kunnen. In deze Handreiking is beschreven op welke wijze gemeenten het aspect trillinghinder kunnen onderzoeken en afwegen bij de vaststelling van een uitwerkingsplan.

ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerp uitwerkingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

ProRail b.v., KvK 30124359

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en behoudt zich het recht voor in de verdere procedure aanvullende c.q. nieuwe zienswijzen kenbaar te maken.

Met vriendelijke groet,



Manager Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed