

ZIENSWIJZENRAPPORT

BESTEMMINGSPLAN 'DRIE NIEUWBOUWWONINGEN KASTEEL HOLTMEULENSTRAAT'

Het ontwerpbestemmingsplan 'Drie nieuwbouwwoningen Kasteel Holtmeulenstraat' heeft gedurende de periode van donderdag 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024 voor een ieder zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn zijn twee zienswijzen ingediend.

Hierna worden de zienswijzen beschreven en beantwoord.

1. Zienswijze van het Waterschap Limburg

Het Waterschap Limburg adviseert om bij nieuwbouw zoveel mogelijk klimaatadaptief/-neutraal te bouwen. Alleen gescheiden aanleveren op het gemengd riool is voor het waterschap niet voldoende. Het waterschap adviseert een opvangcapaciteit om 80 mm neerslag in twee uur te kunnen opvangen. De waterdoorlatendheid binnen het plangebied is volgens het waterschap voldoende.

Onze reactie op de zienswijze van het waterschap

Naar aanleiding van de reactie is ambtelijk telefonisch contact gezocht met het waterschap. Tijdens het telefoongesprek werd van de zijde van het waterschap aangegeven dat voorgaande neerkomt op het beschikbaar houden van 10% per woonperceel voor het opvangen van hemelwater. Dit zou dan gecombineerd moeten worden met bijvoorbeeld grindkoffers om de afvoer van het hemelwater te reguleren en de bodeminfiltratie bij veel neerslag in korte tijd te doseren.

Daaropvolgend hebben wij richting initiatiefnemer aangegeven dat een waterberging/-buffer moet worden gerealiseerd. Hierbij is uitgegaan van 80 mm neerslag per m² verhard oppervlak in twee uur tijd. Daarbij mag vanuit de berging/ buffer een leegloop/overloop worden gerealiseerd op het gemeentelijk rioolstelsel. De initiatiefnemer is gevraagd aan te geven waar deze berging/buffer op eigen terrein is voorzien.

Voorgaande geeft geleid tot een voorstel van de zijde van initiatiefnemer. Dit voorstel komt kort gezegd neer op drie individuele voorzieningen in de drie afzonderlijke achtertuinen. Dit voorstel is door de gemeente op ambtelijk niveau akkoord bevonden.

De drie bergingslocaties zijn in het bestemmingsplan verwerkt via aanduidingsvlakken. Aan deze vlakken is via de planregels de verplichting gekoppeld dat de voorzieningen voor waterberging in stand worden gehouden.

Overigens zullen voorafgaand aan het realiseren van de benodigde waterbergingen in de bodem nog wel meldingen voor het graven in de bodem moeten worden ingediend. Deze meldingen kunnen worden ingediend via het omgevingsloket. Deze meldingsplicht houdt verband met de aanwezige bodemverontreiniging (zie voor de bodemverontreiniging de bij de plantoelichting gevoegde rapporten). Graafwerkzaamheden in en afvoer van de verontreinigde grond zijn bovendien alleen geoorloofd door daartoe gecertificeerde/erkende bedrijven. Dit geldt ook voor de graafwerkzaamheden met betrekking tot de bouw van de woningen en overige bouwwerken op de onderhavige locatie.

2. Zienswijze van Prorail

De zienswijze van Prorail ziet op geluid en op trillingshinder.

Met betrekking tot geluid geeft Prorail aan dat in het akoestisch rapport niet duidelijk is of wel of geen rekening is gehouden met toetspunten op de verdieping. Verder wijst Prorail op het ontbreken van aandacht in het akoestisch rapport voor de huidige omgevingsvergunning milieu voor het spoorwegemplacement.

Over het aspect 'trillingen' is Prorail van mening dat dit niet voldoende is onderzocht. De woningen worden gebouwd in de buurt van het spoor. Daarom dient de gemeente de kans op trillingshinder volgens Prorail te onderzoeken en af te wegen. Prorail adviseert de conclusies uit het trillingsonderzoek uitgebreid op te nemen in de bestemmingsplantoelichting.

Onze reactie op de zienswijze van Prorail

A. Geluid

De geluidsadviseur van initiatiefnemer heeft aangegeven dat in paragraaf 3.3 van het geluidrapport ten onrechte staat dat alleen zou zijn getoetst op 1,5 meter hoogte. Dit heeft geleid tot een aangepast akoestisch rapport waarin dit in paragraaf 3.3 is gecorrigeerd. Dit aangepaste akoestisch rapport is bij de bestemmingsplantoelichting gevoegd.

Met betrekking tot de omgevingsvergunning milieu van het spoorwegemplacement geeft de geluidsadviseur van initiatiefnemer aan dat de drie beoogde nieuwbouwwoningen niet relevant zijn. Wij kunnen ons hierin vinden. Het emplacement bevindt zich op geruime afstand. De voor het emplacement relevante geluidsgevoelige objecten zijn de al bestaande woningen aan de Kasteel Liebeekstraat. Deze woningen liggen dichterbij het emplacement dan de beoogde nieuwbouwwoningen. Met als uitgangspunt dat de geluidbelasting vanaf het spoorwegemplacement op de woningen aan de Kasteel Liebeekstraat aan de geldende geluidsnormen voldoet c.q. moet voldoen, zal dit ook het geval zijn/moeten zijn ter plaatse van de verder weg gelegen nieuwbouwwoningen aan de Kasteel Holtmeulenstraat. Het gebruik van het spoorwegemplacement wordt niet belemmerd door de drie nieuwbouwwoningen.

B. Trilling

Op voorhand zien wij géén aanleiding voor noemenswaardige, niet te voorkomen trillingshinder ter plaatse van de beoogde nieuwbouwwoningen. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is dan ook niet in het geding.

Bij ons zijn geen problemen, en dus ook geen noemenswaardige problemen, bekend over trillingshinder aan de zijde van bewoners van de dichterbij het spoor gelegen bestaande woningen langs de Kasteel Liebeekstraat.

Verder wijzen wij op het trillingsrapport (quickscan) dat is gevoegd bij de plantoelichting van het bestemmingsplan 'Mosa Porselein'. Die quickscan is uitgevoerd door het bekende adviesbureau Cauberg Huygen en ziet op de bouw van meer dan 200 woningen. De woningbouwlocatie Mosa Porselein ligt in de nabijheid van het spoorwegemplacement van Maastricht. In de betreffende quickscan in relatie tot de woningbouw op Mosa Porselein wordt geconcludeerd dat het risico op trillingshinder door treinverkeer daar laag is. Dit betekent dat het aspect trillingen daar geen belemmerende factor vormt voor het bouwplan als er rekening wordt gehouden met een niet-trillingsgevoelig ontwerp van de woningen. In diezelfde quickscan over Mosa Porselein wordt gesteld

dat bij het (constructieve) ontwerp van de woningen een stijve fundering en vloeren met een relatief hoge eigenfrequentie de voorkeur hebben. Houtskeletbouw woningen zijn volgens die betreffende quikscan niet zonder meer toe te passen, maar vragen volgens adviesbureau Cauberg Huygen om een uitgebreid trillingsonderzoek.

Wij vinden het redelijk om er op voorhand ook vanuit te gaan dat trillingshinder niet in de weg zal staan aan de bouw van drie woningen aan de Kasteel Holtmeulenstraat. Niettemin is daartoe wel vereist dat voorafgaand aan de bouw, tijdens de omgevingsvergunningprocedure voor het bouwen, alsnog een trillingsonderzoek wordt uitgevoerd en ter beoordeling aan de gemeente wordt voorgelegd.

Daarbij kan relevant zijn dat initiatiefnemer opteert voor houtskeletbouw. In de 'Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen' uit 2019, opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, staat op pagina 46 bij noot 2:

2 [Bij het toepassen van houten vloeren is de kans op opslingering groter ten opzichte van betonnen vloeren. Daarom is het raadzaam om langs het spoor de toepassing van houten vloeren waar mogelijk te vermijden.](#)

Niettemin bestaan er naar verluidt bouwmethoden om trillingen bij houtbouw op te vangen, zoals fundering door veren of oplegblokken¹. Om te laten onderzoeken of dergelijke of vergelijkbare maatregelen ter plaatse voldoende zijn, is een nadere/voorwaardelijke verplichting in de bestemmingsplanregels opgenomen. Voor een vergelijkbare aanpak is eerder ook gekozen bij het op- en vaststellen van het bestemmingsplan 'Lourdesplein' en het bestemmingsplan 'Burgemeester Bauduinstraat 1'. Daar hield dit verband met de realisatie van de Koning Willem-Alexandertunnel.

Vorenstaande aanpak komt erop neer dat in kader van de vergunningplicht voor de omgevingsplanactiviteit bouwen, zoals bedoeld in artikel 22.26 van het gemeentelijk omgevingsplan, uit een deskundigenrapport moet blijken dat voldaan kan worden aan de Meet- en Beoordelingsrichtlijn, deel B, 'Hinder voor personen in gebouwen' van de Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR-richtlijn B). Het rapport moet zijn opgesteld door een trillingsdeskundige. De SBR-richtlijn B is een landelijk toegepaste richtlijn. Dit kan op gemeentelijk niveau via het bestemmingsplan als voorwaarde worden gesteld, omdat trillingshinder vanwege het treinverkeer niet is geregeld in landelijke Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

Mocht in de vergunningsfase blijken dat houtskeletbouw bij nader inzien niet haalbaar/uitvoerbaar is, dan kan in beginsel voor ander materiaalgebruik worden gekozen. Het bestemmingsplan schrijft namelijk niet voor welk bouw materiaal moet worden gebruikt. Voorwaarde bij materiaalgebruik is dat aan de constructieve, de Bijna Energieneutrale Gebouw Eisen (BENG-eisen) en de MilieuPrestatie Gebouwen-criteria (MPG) uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) wordt voldaan. Dat staat los van de planologische regeling in het bestemmingsplan met daarin de toetsing aan de SBR-richtlijn B voor trillingen. Verder zal het uiterlijk van de woningen ook bij gewijzigd materiaalgebruik moeten voldoen aan redelijke eisen van welstand. Dat is ter beoordeling aan de gemeentelijke welstandscommissie aan de hand van de gemeentelijke welstandsnota. Ook dat valt dus buiten de reikwijdte van de onderhavige bestemmingsplanregeling. Via het bestemmingsplan worden de ruimtelijke kaders, zoals bouwvlakken, bouwhoogtes, parkeercapaciteit en wateropvang, geregeld.

¹ Het nabij het spoor gelegen kantoor 'RCE+KADE' in Amersfoort is geplaatst op trillingsisolatoren in de vorm van rubber blokken (zie het blad Cement, jaargang 2009, nummer 5).

C. Instemming Prorail

De hiervoor omschreven reacties over geluid en trillingshinder zijn via e-mail op 8 maart 2024 voorgelegd aan Prorail. Via die e-mail is Prorail in de gelegenheid gesteld desgewenst te reageren. Op 21 maart 2024 heeft Prorail via e-mail ingestemd met onze reacties.