T = Technisch (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)
I = Informatief (Worden tijdens de politieke avond beantwoord en moeten daarna schriftelijk bij de griffie worden aangeleverd)
P = Politiek (worden tijdens de politieke avond door de portefeuillehouder mondeling beantwoord)

Vragen Raadsavond 9 december 2025

Beantwoord op 9-12-2025

1. In het participatieverslag lezen wij op pagina 5 dat de sfeer tijdens de bijeenkomst op 25 september 2025 af en toe agressief zou zijn. Kan toegelicht worden waar deze agressieve sfeer uit zou bestaan? T Graag concrete voorbeelden noemen.
   Antwoord: Het gedrag van een aantal bezoekers – onderbreken met stemverheffing en soms ook schreeuwen – is als intimiderend en (verbaal) agressief ervaren, door zowel bestuurders, ambtenaren als beveiliging. Daarnaast werd een inwoner met een afwijkende (positieve) mening uitgejouwd en werd er aan zijn kleding getrokken, waarna zowel de beveiliging als de burgemeester moesten ingrijpen.

2. In het participatieverslag staat dat de motie *Opvanglocatie voor Oekraïners* verhindert dat vrijkomende woningen aan woningzoekenden op de wachtlijst van Vivare kunnen worden toegewezen.
   Indien deze motie geen belemmering zou vormen, zouden deze woningen dan wél regulier aan woningzoekenden kunnen worden toegewezen? T
   Antwoord: In principe wel, er moet dan wel een oplossing gevonden worden voor de hoogte van de huur binnen de komende vijf jaar. Omdat de gemeente Duiven deze woningen vijf jaar huurt, in plaats van de bij flexwoningen gebruikelijke vijftien of dertig jaar, is de huur hoger dan bij sociale huur. De Rijksoverheid dekt deze kosten omdat het een opvanglocatie voor Oekraïners is. Zodoende kan verhuur pas na vijf jaar plaatsvinden tegen het sociale huurtarief.

3. Welk financieel risico loopt de gemeente indien de opvang voor Oekraïners niet doorgaat, bijvoorbeeld doordat de vergunning juridisch geen stand houdt? T
   Graag het risico gespecificeerd in euro's. I
   Antwoord: Het college heeft het volste vertrouwen dat de omgevingsvergunning in een bezwaren- en beroepsprocedure standhoudt. Om deze reden is op 7 november 2025 voor de periode van 5 jaar een huurovereenkomst gesloten voor de 48 verplaatsbare woningen.

Uitgangspunt in de planning van het collegebesluit van 16 september 2025 is dat 25 februari 2026 de eerste bewoners intrek nemen in hun nieuwe verblijf. Dit is ook de datum vanaf wanneer betalingsverplichtingen zijn aangegaan in de huurovereenkomst. De huur bedraagt circa 1,5 ton per maand. Als 25 februari niet haalbaar is moet de gemeente deze huur betalen, tenzij de vertraging verwijtbaar is aan de leverancier/verhuurder van de verplaatsbare woningen.
Daarnaast moet er een alternatieve opvang geregeld worden, want de locaties waar de opvang nu plaatsvindt moeten worden opgeleverd aan de ontwikkelaars van de nieuwe woningen.

4. Er zijn overschrijdingen ten aanzien van de trillingen geconstateerd. Worden één van onderstaande mogelijkheden om de overschrijdingen te verminderen toegepast, waarom wel en waarom niet? I
   -Kies een woningtype met een eigenfrequentie van de vloer die niet hoger is dan 10 Hz, om versterking van de trillingen door de vloer te voorkomen.
   - Is het mogelijk om de bestaande greppel/spoorsloot te verdiepen naar 3 meter diep? Hiermee wordt de kleilaag doorsneden en nemen de trillingen fors af. Alternatief is om, buiten de vergunningsplichtige zone van ProRail, en dus op eigen terrein, een waterberging te maken die het spoor afschermt.
   Antwoord: De verplaatsbare woningen worden vijf jaar gebruikt om Oekraïense ontheemden op te vangen. Deze tijdelijkheid is leidend voor het al dan niet moeten voldoen aan de streefwaarden in de beoordelingsrichtlijn over trillingen. Tijdelijke functies hoeven niet te voldoen aan de regels m.b.t. trilling op grond van het gemeentelijke Omgevingsplan (art 22.3.5 lid 2 onder b) en Besluit kwaliteit leefomgeving (5.79 lid 2 b). Bovendien worden de trillingen slechts incidenteel veroorzaakt door vrachttreinen die buiten de reguliere dienstregeling bij stremmingen of omleidingen gebruik maken van dit baanvak. Volledigheidshalve is in het trillingsonderzoek wel conform het ALARA-principe gekeken naar mogelijke kostenneutrale maatregelen. Het onderstaande geeft hier inzicht in:

Tenslotte, bij trillingen is sprake van streefwaarden in de beoordelingsrichtlijn. Als de streefwaarden niet worden gehaald, dan dienen maatregelen te worden afgewogen volgens het ALARA-principe (As Low As Reasonably Achievable, conform bijlage 5 van de SBR B-richtlijn, het beoordelingskader voor trillingshinder). Met bovenstaand advies kan worden voldaan aan het beoordelingskader, maar dit kan leiden tot een onhaalbaar plan, bijvoorbeeld door te hoge kosten.

Een ALARA-afweging kan dan helpen om minder kostbare of zelfs geen maatregelen te motiveren. Argumenten die hierbij kunnen worden gebruikt, zijn:

- Er is sprake van een **beperkt aantal overschrijdingen** van de streefwaarden (maximaal 1 per dag, in de meeste bouwblokken maximaal 1 per week).

- De treinen die voor overschrijdingen zorgen, rijden **niet in de reguliere dienstregeling** maar alleen tijdens stremmingen op andere baanvakken (omleidingen) of werkzaamheden. De trillingen van het reguliere treinverkeer voldoen wel aan de streefwaarden.
- Het huidige onderzoek is relatief **worst-case gemeten**: er is gemeten in een zeer droge periode, waardoor de kleibodem sterk is uitgedroogd en de trillingen hoger zijn. In de meting is te zien dat, na een regenperiode, de trillingen met zo'n 20 tot 25 procent afnamen.
- De trillingen voldoen weliswaar niet aan de streefwaarden voor nieuwe woningen, maar **wel aan de soepeler streefwaarden voor bestaande gebouwen** (die hier overigens formeel niet van toepassing zijn, maar wel aangeven in hoeverre de situatie wel of niet aanvaardbaar is i.r.t. hinder en gezondheid).
- De **kosten van maatregelen** moeten in relatie staan tot de bouwkosten van de woningen. Bij hoge kosten of grote uitvoeringsrisico's zijn maatregelen minder snel doelmatig. Gelet op het tijdelijke karakter van de woningen, geldt dat de kosten van maatregelen per bouwjaar van de woning relatief hoog zijn.

Met bovenstaande argumenten kan, gelet op het beperkte en incidentele karakter van de overschrijdingen worden betoogd dat ook zonder maatregelen geen sprake is van een onevenwichtige toedeling van functies aan locaties (art. 4.2 Ow), en dat er dus een aanvaardbare situatie ontstaat in de geplande woningen t.a.v. spoortrillingen.

De verplaatsbare woningen zijn inmiddels al in productie en zodoende is een aanpassing van de vloerconstructie niet meer mogelijk zonder vertraging dan wel extra kosten. Een sloot langs het spoor is niet mogelijk i.v.m. de daar aanwezige hoofdtransportleiding voor de stadsverwarming. De wadi's die in het kader van de waterberging zijn gepland hebben inderdaad ook een gunstig effect op het tegenhouden van trillingen, die dus slechts incidenteel worden veroorzaakt door vrachttreinen buiten de dienstregeling.

5. Als geen van voormelde maatregelen wordt toegepast, is dan nog wel sprake van een goed woon- en leefklimaat? **I**

Antwoord: Zoals hiervoor vermeld is de tijdelijkheid leidend voor het al dan niet moeten voldoen aan de streefwaarden in de beoordelingsrichtlijn over trillingen. Uiteraard zorgen we nog steeds voor een goed woon- en leefklimaat.

6. In de ruimtelijke motivering lezen wij het volgende:
Uit de rekenresultaten volgt dat de hoogste gevelbelasting van de verplaatsbare woningen binnen het projectgebied 63 dB bedraagt (ten gevolge van geluid vanaf het spoor). Ook het gezamenlijke geluid bedraagt ten hoogste 63 dB. Hiermee wordt de standaardwaarde van 55 dB overschreden. Ten aanzien van het gemeentelijk geluidbeleid wordt opgemerkt dat het projectgebied is gelegen in de 'spoorzone Duiven'. Hier wordt de categorie 'lawaaiig' als bovengrens gehanteerd voor het gewenste geluidsniveau. De categorie 'lawaaiig' stelt voor het projectgebied daarmee een grenswaarde van 68 dB vast voor railverkeer. De maximale geluidbelasting blijft derhalve wél onder de gemeentelijke grenswaarde uit het geluidbeleid.
In het gemeentelijke geluidbeleid werd bij de spoorzone niet uitgegaan van flexwoningen. Is de het wel wenselijk om (nu het om flexwoningen gaat) de categorie 'lawaaijg" ten aanzien van het railverkeer toe te passen? **I**
Antwoord: Bij de beoordeling van geluid speelt de tijdelijkheid van de woningen een rol en niet het type. Dus als de verplaatsbare woningen langer dan 15 jaar zouden blijven staan dan moeten ze ook voldoen aan de eisen voor nieuwbouw. Voor geluid (en trilligen) is deze periode in het Besluit kwaliteit leefomgeving echter ingekort naar 10 jaar. De woningen aan de Welleveldsestraat 2 worden 5 jaar gebruikt en daarna weer weggehaald. Daarmee zijn de regels voor bestaande bouw leidend. In dat geval mag het geluidsniveau in de woning maximaal 43 dB zijn. Het akoestisch onderzoek toont aan dat hieraan wordt voldaan. Daarmee is ook op dit punt sprake van een goed woon- en leefklimaat.