

Nota behandeling zienswijzen

oprichten van 2 onder 1 kap woning en hiervoor handelen in strijd met het bestemmingsplan en het hebben van 2 uitwegen aan de Parallelweg SS 87 in Hengelo.

O-2022-0304

In de periode 8 februari 2023 tot en met 21 maart 2023 heeft het ontwerpbesluit voor het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning ter inzage gelegen. Tijdens deze inzage termijn is een zienswijze ingediend namens ProRail (hierna: indiener) tegen het ontwerpbesluit. De zienswijze is geregistreerd met kenmerk 3567859. Hieronder de zienswijze kort weergegeven met daarbij de reactie.

Inhoud zienswijzen

In uw zienswijze geeft u aan dat het spoorwegemplacement groter is dan in de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven. Het aspect externe veiligheid zou daarom veel beter beschouwd en onderbouwd moeten worden.

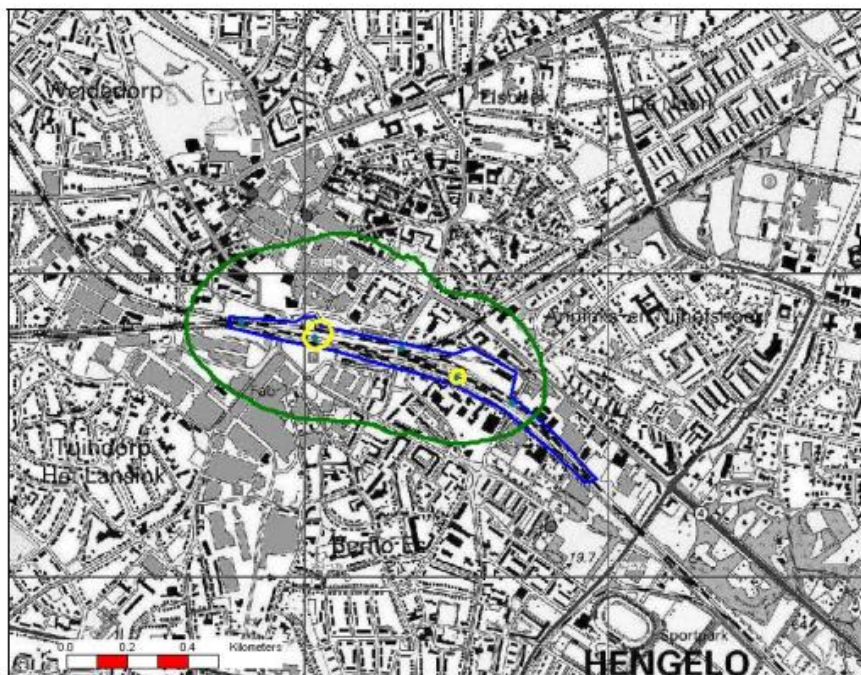
Daarnaast verzoekt u het aspect trillingshinder te onderzoeken en af te wegen.

Externe veiligheid

Het emplacement is inderdaad groter en strekt uit tot naast de te bouwen woningen. Bij de vergunningaanvraag voor het emplacement is een in opdracht van ProRail uitgevoerde kwantitatieve risico-analyse (QRA) gevoegd (projectnr. 232158 100505 DH48). Daarin staan de mogelijke interactiepunten waar calamiteiten met gevaarlijke stoffen kunnen plaatsvinden. De maatgevende interactiepunten liggen op 300 meter of meer. Volgens de QRA zijn er op het emplacement dan ook geen risicobronnen dichterbij de te bouwen woning die relevant bijdragen. Dat blijkt ook uit de berekening van het plaatsgebonden risico: de 10⁻⁸-contour, die over het algemeen wordt gezien als het invloedsgebied, ligt niet over de te bouwen woningen.

6.1 Plaatsgebonden risico

Het berekende plaatsgebonden risico staat weergegeven in figuur 6.1.



Figuur 6.1 Het plaatsgebonden risico van Hengelo
(groen=10⁻⁸/jaar, geel=10⁻⁷/jaar, blauw=inrichtingsgrens)

Trillingshinder

Voor wat betreft het aspect trillingshinder is een indicatieve meting ter plaatse uitgevoerd veroorzaakt door treinverkeer over het emplacement en het doorgaande spoor. Voor de metingen en de resultaten daarvan, verwijs ik u naar de bijlage.

Bij de meting zijn trillingen geregistreerd die kunnen worden toegeschreven aan spoorwegactiviteiten. De geregistreerde trillingssnelheden zijn echter laag. Er zijn geen voelbare trillingen op begane grond niveau geregistreerd. Gelet op de lage trillingssterkte is het niet aannemelijk dat in de nieuw te bouwen woningen trillingssnelheden zullen optreden die trillingshinder zullen geven. Er is geen sprake van een trillingsgevoelig ontwerp van de woningen; de woningen krijgen geen trillingsgevoelige (houten) vloeren. De conclusie is dan ook dat niet valt te verwachten dat in de nieuw te bouwen woningen de streefwaarde uit de SBR-richtlijn deel B (trillingshinder) zal worden overschreden. Nader onderzoek is niet nodig.

Conclusie

Uw zienswijze leidt op het onderdeel trillingshinder tot een aanvulling aan de ruimtelijke onderbouwing, zoals hierboven omschreven.

22 juni 2023
S.W.A. Prinsen

Bijlage: Quicksan trillingshinder Parallelweg 87 SS

Quick scan trillingshinder

Parallelweg SS 87

Hengelo

Inhoud

Aanleiding	1
Meting	1
Meetperiode.....	1
Meetlocatie en meetapparatuur	1
Meetresultaten	2
Conclusie	2

Versie / status : 0.1 / definitief

Opsteller : Herman Aalderink

Afdeling/team : Ruimte en Leerbaarheid / Ruimtelijke ordening

Telefoon / mail : 074-2459657 / h.aalderink@hengelo.nl

Datum : 12 mei 2023

Aanleiding

Er is een ontwerp-vergunning verleend voor het bouwen in afwijking van het bestemmingsplan van twee twee-onder-een-kap woning aan de Parallelweg SS 87 in Hengelo.

De twee woningen worden gerealiseerd op circa 25 meter van het dichtstbijgelegen emplacementsspoor en op circa 50 meter van het doorgaande spoor naar Enschede. Over het doorgaande spoor naar Enschede rijden geen goederentreinen, alleen personentreinen. Het emplacement beschikt over een vergunning voor het rangeren met goederentreinen. Daar wordt incidenteel gebruik van gemaakt.

Naar aanleiding van het genoemde ontwerpbesluit heeft ProRail opgemerkt dat het wenselijk is dat onderzoek wordt gedaan naar mogelijke trillingshinder.

Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de *Handreiking nieuwbouw en spoortrillingen* van het ministerie van IenW. De handreiking beveelt aan om bij een afwijkingsvergunning voor een locatie op minder dan 100 meter van het spoor een quick-scan uit te voeren.

Deze quick-scan is uitgevoerd door middel van een trillingsmeting op het perceel. Het perceel heeft (nu nog) een bedrijfsbestemming. Op het perceel bevindt zich een bedrijfsruimte. De gevel van de bedrijfsruimte ligt circa 12 meter verder van het spoor dan waar de voorgevels van de woningen zijn voorzien.

Ondanks dat het bedrijfsruimte wat verder weg ligt, is er voor gekozen om binnen in dit pand te meten. De locatie geeft een goede indicatie van de trillingssterkte die in de woningen is te verwachten.

Meting

Meetperiode

De trillingsmeting is uitgevoerd van dinsdag 2 mei 14.00 uur tot maandag 8 mei 2023 16.00 uur. Het was een onbemande metingen.

Meetlocatie en meetapparatuur

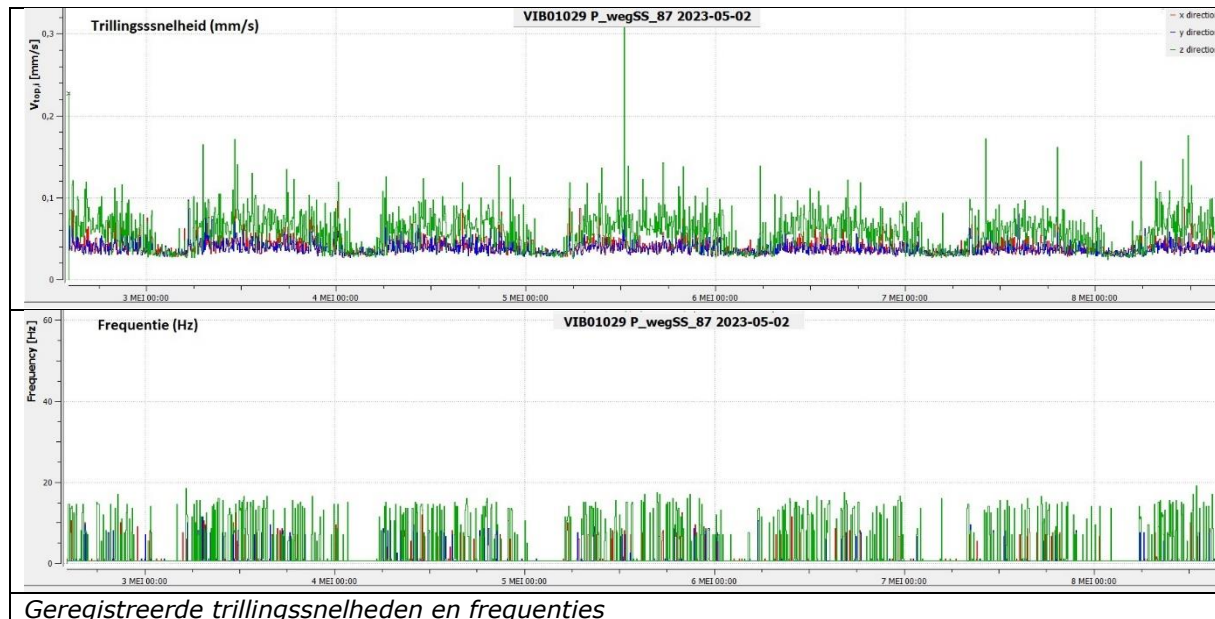
Er is gemeten met een meetsysteem VIBRA+ (sbr) van de firma Profound B.V. De trillingsopnemer was geplaatst in een grondplaat overeenkomstig de omschrijving uit bijlag 4 van de richtlijn deel B. De trillingsopnemer meet in drie richtingen, twee horizontale richtingen X en Y en in de verticale richting Z. De trillingsopnemer was geplaatst op een betonnen vloer op circa 1 meter achter de voorgevel van het bedrijfspand. In het plaatje hieronder de locatie van het meetpunt en meetrichtingen.



Meetresultaten

Er is een kleine week gemeten (dinsdag 14.00 uur tot maandag 16,00 uur). Verondersteld wordt dat dit een representatief beeld geeft.

In plaatjes hieronder zijn weergegeven de geregistreerde trillingssnelheden en frequenties in de drie richtingen. In de horizontale richtingen (de rode en blauwe X- en Y-richting) zijn slechts heel beperkt trillingen geregistreerd die hoger zijn dan het achtergrondniveau. In de Z-richting (groen) zijn wel trillingen geregistreerd die sterker zijn dan het achtergrondniveau. Het patroon kan worden gerelateerd aan het emplacement en het doorgaande spoor. Trillingen sterker dan het achtergrondniveau doen zich vooral voor tussen 05.00 uur in de ochtend en 01.00 uur in de nacht. De trillingssnelheid van de geregistreerde gebeurtenissen is echter beperkt; de meeste gebeurtenissen geven een trillingssnelheid minder dan 0,1 mm/s, de sterkste geeft 0,17 mm/s. De frequentie van de trillingen ligt tussen de circa 8 en 15 Hz.



Er is geen gewogen effectieve trillingssterkte ($V_{\text{eff,max},30}$; de maat voor trillingshinder) groter dan 0,1 geregistreerd die kan worden toegeschreven aan railverkeer. De waarde van 0,1 is over het algemeen de voelbaarheidsgrens. Er zijn dan ook geen voelbare trillingen geregistreerd.

Conclusie

Ten behoeve van de behoefte van de bouw van twee woningen op het perceel Parallelweg SS 87 is een indicatieve meting uitgevoerd naar trillingen veroorzaakt door treinverkeer over het emplacement en het doorgaande spoor. Er is gemeten in een nu nog aanwezig bedrijfspand. De woningen komen op wat kortere afstand van het spoor dan het pand waarin is gemeten.

Bij de meting zijn trillingen geregistreerd die kunnen worden toegeschreven aan spoorwegactiviteiten. De geregistreerde trillingssnelheden zijn echter laag. Er zijn geen voelbare trillingen op begane grond niveau geregistreerd. Gelet op de lage trillingssterkte is het niet aannemelijk dat in de nieuw te bouwen woningen trillingssnelheden zullen optreden die trillingshinder zullen geven. Er is geen sprake van een trillingsgevoelig ontwerp van de woningen; de woningen krijgen geen trillingsgevoelige (houten) vloeren. De conclusie is dan ook dat niet valt te verwachten dat in de nieuw te bouwen woningen de streefwaarde uit de SBR-richtlijn deel B (trillingshinder) zal worden overschreden. Nader onderzoek is niet nodig.