

Opsteller | 
Controle | 
Datum | 6 December 2024
Onderwerp | Quicksan trillingshinder Sint Pieterstraat 145 in Kerkrade
Projectcode | WBD2024-073

INLEIDING

Bij een zorgcentrum aan de Sint Pieterstraat 145 in Kerkrade wordt de bestaande bebouwing gesloopt en vervangen door nieuwe zorgwoningen. Deze gebouwen liggen op korte afstand van de spoorlijn Heerlen – Kerkrade Centrum. Gezien deze ligging nabij het spoor kan trillingshinder van passerende treinen niet op voorhand worden uitgesloten.

Het doel van dit onderzoek is daarom om vast te stellen of er sprake zal zijn van trillingshinder in de geplande bebouwing, en zo ja, welke maatregelen er waarschijnlijk nodig zijn om deze hinder te voorkomen.

Wij volgen hiervoor de aanpak uit de *Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen* van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Deze schrijft als eerste stap voor om een quickscan uit te voeren, en daarin te toetsen of er mogelijk sprake kan zijn van trillingshinder. Dit memo bevat deze quickscan.

SITUATIE

De ligging van het plangebied is weergegeven in Figuur 1. Het huidige treinbeeld (de rijsnelheid en het aantal treinen per uur per richting) zijn weergegeven in Tabel 1. De gegevens in Tabel 1 zijn gebaseerd op het Geluidsregister Spoor en gegevens van de vervoerders. Er wordt geen verandering van het aantal treinen voorzien. Er rijden geen goederentreinen op dit traject.

Tabel 1 Treinen, rijsnelheid en aantal treinen per uur per richting (gemiddeld, per richting)

Type trein	Rijsnelheid	dag (7:00 – 19:00)	avond (19:00 – 23:00)	nacht (23:00 – 7:00)
Sprinters	80 km/h	2.00	2.00	0.75





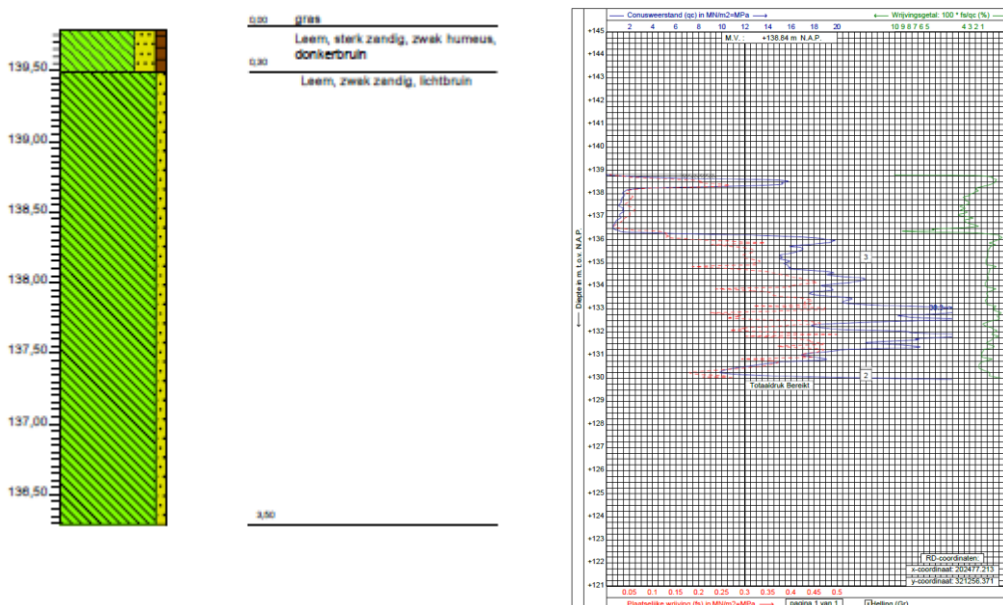
Figuur 1 Plangebied

De geplande bebouwing is nog niet constructief gedetailleerd, daarom is in dit trillingsonderzoek een aantal standaardvarianten beschouwd. De onderzochte varianten zijn weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2 Meegenomen eigenschappen bebouwing

Parameter	Eigenschappen
Vloertype	Verschillende varianten: - Kanaalplaatvloer 200 mm, 70 mm zandcement dekvloer - Breedplaatvloer 200 mm, 70 mm zandcement dekvloer
Hoogte	1 bouwlaag, hier en daar 2 bouwlagen
Lengte vloerveld	5 tot 8 meter
Breedte vloerveld	9 tot 12 meter
Constructietype	Meerdere varianten - In-situ of prefab beton, afgewerkt met metselwerk - Kalkzandsteen en metselwerk
Fundering	Op staal

Voor de bodemopbouw is gebruik gemaakt van gegevens die op locatie zijn uitgevoerd, een representatieve sondering en boring hebben we weergegeven in Figuur 2. Uit deze informatie blijkt dat de bodem opgebouwd is uit leem, met op wat grotere diepte draagkrachtige zandlagen.



Figuur 2 Boring (links) en sondering (rechts)

Met behulp van de gegevens uit Tabel 1 en Tabel 2 en Figuur 2 berekenen we de trillingen in de geplande bebouwing. Hiervoor maken we gebruik van een door We-Boost ontwikkeld rekenmodel. Dit rekenmodel berekent de trillingen in de geplande bebouwing op basis van de lokale situatie op het spoor, de bodemopbouw, de geplande bebouwing en een slim algoritme op basis van ruim 600 metingen langs het spoor.

In de quickscan rekenen we conservatief (worst-case/bovengrens), omdat er nog geen gedetailleerde constructieve uitwerking van de bebouwing bekend is. Zo voorkomen we dat we onterecht concluderen dat er geen maatregelen tegen trillingshinder nodig zijn.

BEOORDELINGSKADER

Er bestaat in Nederland geen wettelijk kader voor de beoordeling van trillingshinder door spoorverkeer in gebouwen. Wel geldt dat in het kader van een 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties' (art. 4.2 uit de Omgevingswet (Ow)) trillingshinder (waar relevant) in kaart dient te worden gebracht en betrokken bij de afweging in het kader van het beschermen van de fysieke leefomgeving. Net als onder de vroegere Wro zijn hulpmiddelen als de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen en de SBR-richtlijn van toepassing om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen respectievelijk te beoordelen. Als zodanig is er voor trillingshinder ten gevolge van spoorverkeer niets veranderd onder de Ow.

De SBR-richtlijn bestaat uit drie delen (deel A – schade in gebouwen, deel B – hinder voor personen in gebouwen en deel C – verstoring van gevoelige apparatuur) waarvan alleen deel B voor dit onderzoek relevant is. De afstand tussen het spoor en het gebouw is dermate groot dat er geen schade aan de gebouwen zal ontstaan, en verstoring van gevoelige apparatuur als gevolg van de realisatie van dit plan is ook niet aan de orde.

In deze SBR-richtlijn deel B zijn een aantal aspecten relevant, deze worden hierna kort toegelicht:

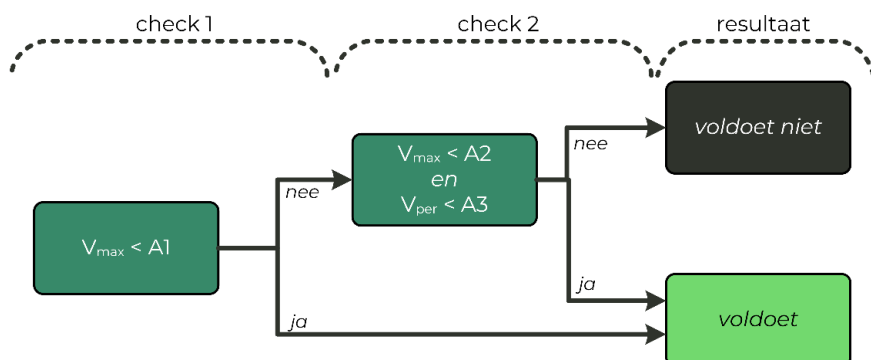
1. De richtlijn toetst zowel een maximaal optredende trillingssterkte (V_{max} , treedt op bij de trein die gedurende de meetperiode de hoogste trillingen veroorzaakt) als het tijdsgemiddelde van de trillingen (V_{per} , deze grootheid is dus ook afhankelijk van het aantal treinen).

2. De richtlijn maakt in de beoordeling onderscheid tussen verschillende situaties, en toetst daarbij strenger in:
- Nieuwbouwsituaties (nieuwe gebouwen, nieuw spoor, aanleg van wissels). Bij bestaande situaties zijn de streefwaarden minder streng, er wordt dan uitgegaan van een zekere mate van gewenning en er zijn minder mogelijkheden om de trillingen te reduceren.
 - Gebouwen met een overnachtingsfunctie (woningen, ziekenhuizen). De meeste hinder wordt vaak in rust ervaren. Bij gebouwen met een niet-overnachtingsfunctie (kantoren, scholen) gelden minder strenge streefwaarden. Winkels, sport- en industriepanden vallen buiten de richtlijn. In dit plan gaat het om gebouwen met een woonfunctie.
 - De nacht, omdat de meeste hinder vaak in rust wordt ervaren. De streefwaarden voor overdag zijn ca. een factor 2 minder streng dan 's nachts voor gebouwen met een overnachtingsfunctie.

Een gebouw kan op twee manieren voldoen aan de richtlijn: de trillingssterkte V_{max} moet lager zijn dan de onderste streefwaarde A1 (zie Tabel 3), óf V_{max} moet lager zijn dan de bovenste streefwaarde A2, waarbij tegelijkertijd de trillingsintensiteit V_{per} lager is dan de streefwaarde A3. Zie ook het schema in Figuur 3.

Tabel 3 Streefwaarden in de SBR-richtlijn deel B voor gebouwen met bestemming wonen (nieuwbouw)

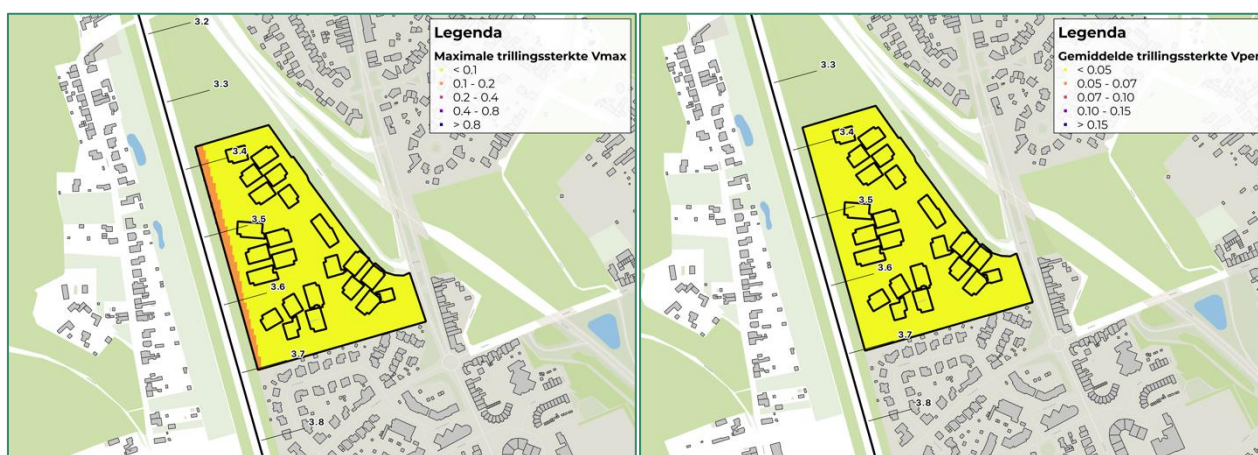
	Dag en avond			Nacht		
Functie	A1	A2	A3	A1	A2	A3
Wonen	0.1	0.4	0.05	0.1	0.2	0.05



Figuur 3 Schema beoordeling SBR B-richtlijn

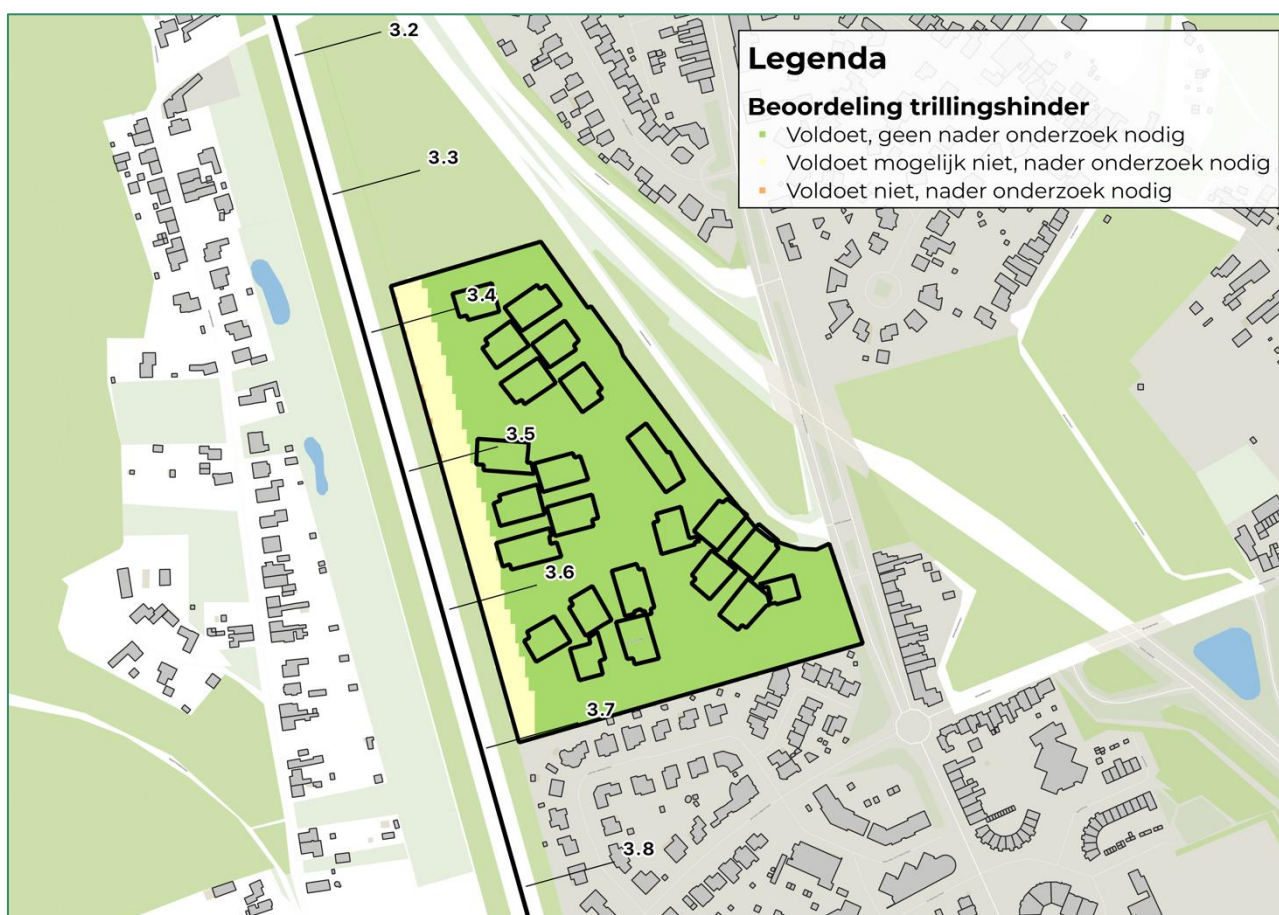
VERWACHTE TRILLINGEN

De trillingssterkte V_{max} en de gemiddelde trillingssterkte V_{per} zijn weergegeven in Figuur 4.



Figuur 4 Maximale trillingssterkte V_{max} (links) en gemiddelde trillingssterkte V_{per} (rechts)

De beoordeling van de trillingen aan de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn is weergegeven in Figuur 5. De trillingen voldoen aan het beoordelingskader, waardoor geen nader onderzoek nodig is, mits betonnen vloeren worden toegepast en er geen lichte bouw (houtskelet- of staalbouw) wordt toegepast.



Figuur 5 Beoordeling van de trillingen aan de SBR B-richtlijn

CONCLUSIES

Uit de quickscan volgt dat de trillingen voldoen aan het beoordelingskader, omdat er wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn (waardoor er conform art. 4.2 uit de Omgevingswet sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties). Door de combinatie van lichte treinen, enkellaagse bebouwing en de relatief grote afstand tot het spoor, zijn de trillingen laag. Kanttekening hierbij is wel dat in de berekeningen is uitgegaan van bebouwing met een betonnen of kalkzandsteen skelet en betonnen vloeren, bij staal- of

houtskeletbouw of bij houten vloeren kan er wel sprake zijn van overschrijdingen in de woonblokken dichtbij het spoor.

