

Memo

datum 04 april 2024
aan Gemeente Roosendaal
van Vincent Huijzer, Antea Group
Daan Hollemans
project Dit is plek, Wouwseweg Roosendaal
projectnr. 0473775.100
betreft Trillingen

Trillingen

Kader

Trillingen kunnen nadelige gevolgen hebben voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Trillingen hebben effect op het welzijn van mensen. Daarnaast kan het schade aan gebouwen veroorzaken. Onder de Omgevingswet Gemeenten mogen zelf regels stellen over trillingen door milieubelastende activiteiten. Hiermee kunnen zij zelf reguleren welke mate van trillingen aanvaardbaar zijn in trillinggevoelige gebouwen.

Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) stelt een instructieregel waarin normen voor trillingen zijn opgenomen. De trillingnormen gelden op grond van artikel 5.79, sub d niet voor trillingen veroorzaakt door het verkeer op wegen, vaarwegen en spoorwegen. Om zo goed mogelijk rekening te houden met trillinghinder en om te onderbouwen dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties gaat deze paragraaf wel in op de trillingen veroorzaakt door wegverkeer rondom de locatie van het voornemen.

De trillingnormen voor activiteiten zijn afgeleid uit de SBR-richtlijn, waar trillinghinder voor inwerkingtreding van de Omgevingswet regelmatig aan werd getoetst. In het Bkl worden voor zowel continue trillingen als voor herhaald voorkomende trillingen in trillinggevoelige ruimten standaardwaarden gesteld in artikel 5.87 en artikel 5.87a Bkl. Trillinggevoelige ruimten zijn op grond van artikel 5.81 bijvoorbeeld een verblijfsruimte met een woonfunctie, zoals een woning. Eveneens zijn in paragraaf 22.3.5 van de Bruidsschat (en daarmee het omgevingsplan van de gemeente Roosendaal) regels voor continue trillingen opgenomen die overeenstemmen met de standaardwaarden voor continue trillingen uit het Bkl. Onder de Omgevingswet zijn de regels van trillingen door bedrijven (activiteiten) gedecentraliseerd. Dat betekent dat gemeenten binnen de kaders die de Bkl-instructieregels stellen zelf regels mogen stellen over trillingen van activiteiten.

Het is noodzakelijk om onderzoek te doen bij het toelaten van een nieuwe activiteit die trillinghinder veroorzaakt of wanneer trillinggevoelige ruimte worden toegevoegd bij een activiteit die trillingen veroorzaakt. Binnen dat onderzoek dient bepaald te worden of de trillingen voldoen aan de trillingsnormen.

p.m. Bij doorschuiven onderzoeksplicht deze onderzoeksplicht met precieze toetsingskaders vastleggen in de regels van de OP-wijziging.

Effectbeoordeling

Trillingen door activiteiten

Voor trillingen door industriële activiteiten moet worden gekeken naar de ligging van de ontwikkeling ten opzichte van de trilling veroorzakende industriële activiteit. Op een afstand van 117 meter is het bedrijf Lancombe VOF gevestigd. Dit betreft een bedrijf in interieurbouw en meubelmakerij. Gelet op de aard van de bedrijvigheid, de afstand tot het bedrijf en de tussenliggende bebouwing wordt er op de locatie van de voorgenomen ontwikkeling geen trillinghinder verwacht ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten van dit bedrijf.

Trillingen door wegverkeer

Voor de beoogde realisatie van de woningen is het van belang of er objecten in de buurt aanwezig zijn die trillinghinder kunnen veroorzaken. Hiervoor zijn voornamelijk wegverkeer, railverkeer en industriële activiteiten van belang. Voor railverkeer is het voornamelijk het aandeel goederenvervoer en de ligging van de ontwikkeling ten opzichte van het projectgebied relevant. De spoorweg is gelegen op een afstand van ongeveer 1 kilometer. Er wordt gelet op de afstand vanaf de ontwikkeling tot aan de spoorweg geen hinder verwacht in de vorm van trillingen.

Voor wegverkeer is het aandeel vrachtverkeer voornamelijk relevant voor mogelijke trillinghinder. Rondom het plangebied bevindt zich op 15 meter afstand de rijksweg A17. Ook bevindt zich op een afstand van 13 meter de afslag van de rijksweg A58 naar de A17. Op een afstand van 63 meter is de A58 gelegen met daarnaast op 163 meter afstand de afslag van de A58 naar de A17. Voor de ontwikkeling is voornamelijk de A17 relevant, aangezien ter plaatse van de afslagen en opritten met de A58 de snelheid lager ligt dan op de A17. Voor trillinghinder is het aandeel aan vrachtverkeer voornamelijk relevant. De A17 betreft een transportroute waardoor hier het vrachtverkeer een hoger aandeel heeft ten opzichte van andere wegen in Nederland. Voor zwaar verkeer geldt een aandeel van circa 9,6% en voor middelzwaar verkeer een aandeel van circa 7,9%.

Aandeel snelweg vrachtverkeer-> rond 10% normaal

Verkeersmodel berekent:

Zwaar: 9,6%

Middel: 7,9%

Algemeen: 17,6% -> transportroute en ligt dus hoger dan in de rest van Nederland

Voor de Wouwseweg en de Mauvestraat geldt dat er geen verkeersintensiteiten of verdeling in licht, middelzwaar en zwaar verkeer bekend is.

Voor het verkeer op de rijkswegen A17 en A58 alsmede voor het verkeer op de Wouwseweg en de Mauvestraat geldt dat dit niet gewijzigd wordt door de voorgenomen ontwikkeling. Dat betekent dat de trillinghinder als gevolg van wegverkeer op deze woningen niet toeneemt. De nieuwe woningen liggen op korte afstand van de voornoemde wegen. Trillingen als gevolg van wegverkeer worden veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek. Voor de Wouwseweg geldt dat deze weg ingericht is als fietsstraat met een relatief nieuwe asfaltverharding zonder oneffenheden. De Mauvestraat is geplaveid met een klinkerverharding zonder grote oneffenheden. Dat betekent dat de kans op trillinghinder als gevolg van verkeer op deze wegen zeer beperkt is.

Voor de A17 en A58 geldt dat deze voorzien zijn van asfaltverharding zonder grote oneffenheden. Wel liggen de ongelijkvloerse kruising van de A17 met de Burgemeester Freijterslaan op circa 65 meter van de ontwikkellocatie en de ongelijkvloerse kruising van de A17 met de A58 op circa 100 meter van de ontwikkellocatie voegovergangen. Verkeer dat deze voegovergangen passeert kan trillinghinder veroorzaken. Gelet op de afstand tot de ontwikkellocatie en de het feit dat de wegen op een talud liggen, wat trillingoverdracht naar de ondergrond beperkt, is trillinghinder op de ontwikkellocatie als gevolg van verkeer op de rijkswegen hoogstwaarschijnlijk beperkt.

Mocht er onverhoopt toch sprake zijn van verhoogde trillingniveaus op de ontwikkellocatie dan kan dit bouwkundig worden opgelost in de fundering en vloerconstructie van de nieuwe woningen. De concrete noodzaak tot het nemen van dergelijke maatregelen en de wijze van uitvoeren hiervan wordt bepaald bij de verdere planvorming gericht op de daadwerkelijke woningbouw. Hiermee wordt beperking van de activiteiten op de rijkswegen voorkomen.

Trillingen door het voornemen zelf

De toevoeging van woningen vormt zelf geen nieuwe activiteit die trillinghinder veroorzaakt voor de omliggende trillinggevoelige ruimten in trillinggevoelige gebouwen. Er is dan ook geen onderzoek vereist naar trillingen voor de ontwikkeling op zichzelf.

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het aspect trillingen de uitvoerbaarheid van het voornemen niet evident beperkt.