

College van B&W

Datum	7 september 2021
Zaaknummer	2021-212844
Afdeling	Ruimte Jean-Louis Hoefnagels
Portefeuillehouder	H. van Zeijts
Onderwerp	Besluit omgevingsvergunning zonnepark Ampsenseweg 26t Lochem

Besluit

De gevraagde omgevingsvergunning voor het plaatsen van een zonnepark aan de Ampsenseweg 26t in Lochem verlenen met toepassing van artikel 2.12 lid 1, onder a, onder 3° Wabo.

Inleiding

Op 18 maart 2020 heeft Kronos Solar (hierna: aanvrager), op initiatief van Landgoed Ampsen, een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor het plaatsen van een zonnepark met bijbehorende voorzieningen op het landgoed Ampsen aan de Ampsenseweg 26t in Lochem. Op grond van artikel 2.4 Wabo is het college van burgemeester en wethouders voor deze omgevingsvergunning het bevoegd gezag. De aanvraag is in strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan. De gemeente kan uitsluitend medewerking verlenen aan de aanvraag omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 eerste lid, onder a, onder 3° Wabo.

Op 23 maart 2021 heeft het college ingestemd met het ontwerpbesluit omgevingsvergunning. Op 10 mei 2021 heeft de raad de ontwerp verklaring van geen bedenkingen afgegeven. Beide ontwerpbesluiten hebben vanaf 20 mei 2021 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. ProRail heeft een zienswijze ingediend bij het college omtrent het ontwerpbesluit omgevingsvergunning. De gemeenteraad heeft geen zienswijze ontvangen over de ontwerp verklaring van geen bedenkingen.

Beoogd maatschappelijk effect

Het beoogde zonnepark draagt bij aan het uitvoeringprogramma 'Klimaat & Energie' (2015) van de gemeente Lochem en aan de ambitie energieneutraal in 2030. De te realiseren opwekcapaciteit draagt bij aan het bod dat de regio zal doen aan het Rijk in het kader van de Regionale Energie Strategie.

Argumenten

1. Het realiseren van een zonnepark past binnen het Beleidskader zonne-energie.

De gemeente heeft de aanvraag getoetst aan het Beleidskader zonne-energie. Het zonnepark heeft een omvang van circa 13,9 hectare, waarvan een oppervlakte van 9 hectare in is voor de zonnepanelen, omvormers en inkoopstation. Vanaf de start van het initiatief zijn de omwonenden geïnformeerd en betrokken bij het voornemen om op deze locatie een grondgebonden zonnepark te realiseren. De aanvrager van de omgevingsvergunning heeft de financiële participatiemogelijkheden voor omwonenden inzichtelijk gemaakt. Het zonnepark krijgt een landschappelijk inpassing door middel van de aanleg van diverse natuur- en landschapselementen (in totaal circa 4,9 hectare). Na ontmanteling van het zonnepark na 25 jaar blijven er structurele landschapselementen behouden die een bijdrage leveren aan de verbetering van het landschap.

2. Het plan is ruimtelijk aanvaardbaar en bevat een goede ruimtelijke onderbouwing.

Medewerking verlenen aan het afwijken van het bestemmingsplan is mogelijk wanneer hieraan een goede ruimtelijke onderbouwing ten grondslag ligt. Ten behoeve van het project heeft de aanvrager een ruimtelijke onderbouwing opgesteld met de motivatie voor de afwijking van het bestemmingsplan (zie bijlage 4). De ruimtelijke onderbouwing gaat in op het project, het relevante beleidskader, de landschappelijke inpassing, de relevante wet- en regelgeving en de uitvoerbaarheid. Conclusie is dat

het plaatsen van het zonnepark ruimtelijk aanvaardbaar is en niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

3. De vereiste verklaring van geen bedenkingen is afgegeven.

Op 10 mei 2021 heeft de gemeenteraad verklaard geen bedenkingen te hebben (ontwerp verklaring van geen bedenkingen') ten aanzien van de aanvraag omgevingsvergunning voor het plaatsen van het zonnepark. Tevens heeft de raad besloten het afgeven van de definitieve verklaring van geen bedenkingen te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders in het geval er geen sprake is zienswijzen omtrent de verklaring van geen bedenkingen. Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning en de ontwerp verklaring van geen bedenkingen hebben vanaf 20 mei 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft de raad geen zienswijzen ontvangen omtrent de verklaring van geen bedenkingen. Dit betekent dat het college hiermee de definitieve verklaring van geen bedenkingen afgeeft en de omgevingsvergunning kan verlenen.

4. De ingediende zienswijze omtrent het ontwerpbesluit omgevingsvergunning leidt niet tot wijziging van het besluit omgevingsvergunning.

Op 14 juni 2021 heeft ProRail een zienswijze ingediend bij het college omtrent het ontwerpbesluit omgevingsvergunning (zie bijlage 1). Op 6 juli 2021 heeft ProRail een aanvulling op de zienswijze ingediend bij het college (zie bijlage 2). De aanvulling gaat over de nadere afstemming tussen ProRail en de aanvrager van de omgevingsvergunning over de oorspronkelijke zienswijze. Conclusie is dat ProRail geen issues verwacht met betrekking tot de risicoanalyse en dat het zonnepark buiten het beperkingengebied valt. Daarnaast zal de aanvrager voorafgaande aan de realisatie van het zonnepark de risicoberekening over lichtweerkaatsing bij de seinen aan ProRail voorleggen ter finale goedkeuring.

ProRail en aanvrager hebben de zienswijze onderling afgestemd. De zienswijze heeft geen gevolgen voor het definitieve besluit omgevingsvergunning (zie bijlage 3).

Risico's en kanttekeningen

Geen

Integraal

Over de inhoud en de procedure van de omgevingsvergunning heeft afstemming plaatsgevonden met de afdeling Publiekscontacten.

Communicatie/ burgerparticipatie

De omwonenden zijn geïnformeerd en betrokken bij het voornemen om op deze locatie een grondgebonden zonnepark te realiseren. Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning heeft zes weken ter inzage gelegen. De gemeente maakt het besluit omgevingsvergunning gebruikelijke wijze bekend.

Uitvoering

- Het besluit omgevingsvergunning (zie bijlage 1) bekend maken aan de aanvrager van de omgevingsvergunning;
- De kennisgeving van het besluit publiceren in de Berkelbode en in het Gemeenteblad (Overheid.nl). Belanghebbenden kunnen tegen het besluit beroep indienen bij de Rechtbank Gelderland;
- ProRail schriftelijk informeren over de afhandeling van de ingediende zienswijze.

AANGETEKEND

Aan het College van
Burgemeester en Wethouders van
de gemeente Lochem
Postbus 17
7240 AA LOCHEM

Gemeente Lochem	
Afd.:	Kopie:
Nr.:	2020-169395
Ingekomen	17 JUNI 2021
Z	bgu

Datum 14 juni 2021
Ons kenmerk LJV / PLA / ZW / #8791
Bijlagen 1
Onderwerp Lochem, zienswijze ontwerp-
omgevingsvergunning "zonnepark
Ampsenseweg 26t"

Eigenaar Jeannette van Barreveld
Telefoonnummer 088 231 15 15
E-mail jeannette.vbarreveld@prorail.nl

Geacht College,

Financiën
Leefomgeving, Juridische
zaken en Vastgoed

De ontwerp omgevingsvergunning "zonnepark Ampsenseweg 26t", welke met ingang van 20 mei tot en met 30 juni 2021 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om de volgende zienswijze in te brengen.

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

Uit een risicoanalyse moet blijken dat een zonnepark c.a. geen negatief effect heeft op de hoofdspoorweginfrastructuur. Dat moet onder meer uit de vereiste EMC (elektromagnetische compatibiliteit) berekening blijken. En dan met name de weerstandsbeïnvloeding (geen aardingen/aansluitpunten in buurt van het spoor conform bijgevoegde RLN00398) en diverse aspecten met betrekking tot aansluiting op het hoogspanningsnet (conform bijgevoegde RLN00398). Ook voor de weerkaatsing van licht van zonnepanelen dient aangetoond te worden dat aanwezige seinen niet "overstraald" kunnen worden door lichtweerkaatsing door de zonnepanelen.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

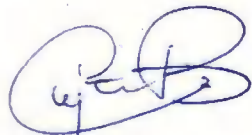
ProRail adviseert u om deze risico's te laten berekenen en voordat gestart wordt met de realisatie van een zonnepark ProRail te voorzien van de uitkomsten.

www.prorail.nl

Verder wil ProRail u nog wijzen op de beperkingengebieden. De beperkingengebieden staan vermeld in artikel 21 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur <https://wetten.overheid.nl/BWBR0017626/2017-01-01> en in de Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen <https://wetten.overheid.nl/BWBR0038197/2016-10-01>. Binnen deze beperkingengebieden is voor te verrichten activiteiten op grond van artikel 19 van de Spoorwegwet een vergunning van ProRail vereist.

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



drs. ing. C.M.J. (Karen) te Boome
Manager Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

Richtlijn

Beleid elektromagnetische beïnvloeding van
hoogspanningsverbindingen op de hoofd-
spoorweginfrastructuur.

Beherende instantie:
Inhoud verantwoordelijke:
Status:

AM Architectuur en Techniek
AM Treinbeveiliging
Definitief

Datum van kracht: 01-11-2013	Versie: 001	Documentnummer: RLN00398
---------------------------------	----------------	-----------------------------

© 2013 Behoudens de in of krachtens de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verspreid of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder de voorgaande schriftelijke toestemming van de auteur.

© 2013 Apart from the exceptions in or by virtue of the 1912 copyright law no part of this document may be reproduced or published by print, photocopying, microfilm or any other means without written permission from the author.

model versie 2012

INHOUD

1	Revisiegegevens.....	3
2	Algemeen	4
2.1	Scope	4
2.2	Van kracht verklaarde voorschriften	4
2.3	Geraadpleegde literatuur	5
2.4	Definities en afkortingen	5
3	Inleiding	7
4	Opsomming van ongewenste gebeurtenissen.....	8
5	Beleid ten aanzien van hoogspanningsverbindingen	9
5.1	Eisen aan hoogspanningslijnen:	9
5.2	Eisen aan hoogspanningskabels	9
5.3	Modelstudie	10
6	Uitgangspunten ten behoeve van modellering	11
6.1	Algemeen	11
6.2	Modellering Hoogspanningsverbinding	11
6.3	Faalwijzen Hoogspanningsverbinding/kabel	12
6.4	Modellering Railinfrastructuur	12
6.5	Faalwijzen Railinfrastructuur	14
6.6	Modellering van de koppelweg	14
7	Beoordelingscriteria	15
	Bijlage 1 B1 bovenleiding systeem geleider configuratie.....	17

1 Revisiegegevens

Datum	Versie	Hoofdstuk/ paragraaf	Wijziging
08-01-2013	0.17		Initiële versie voor review
13-03-2013	0.18	alle	Verwerking commentaar van technisch inhoudelijke interne en externe deskundigen
06-05-2013	0.19	Titel + hfdst 2, 3, 4, 5	Verwerking mondeling commentaar juridische toets. Hoofdstuk 5 omgewerkt tot technisch beleid van ProRail. Hierbij technische richtlijnen van interne deskundige TB verwerkt.
08-07-2013	0.20	Alle hoofdstukken	Verwerking interne review versie 0.19 door interne deskundigen TB, EV, ICT + verwerking externe review versie 0.19 door externe deskundigen + verwerking review Jurist V&C.
26-08-2013	0.21	Hfdst 2, 3, 4	Kleine tekstuele verbeteringen, zonder wijziging van de inhoud. Versie ten behoeve van validatie
8-09-2013	0.22	Hfdst 2.1, Hfdstk 5.1.5 en 5.2.3	Naar aanleiding van validatie EV: Scope explicieter gemaakt, door te benoemen dat kabels en leidingen van ProRail buiten de richtlijn vallen. Zone van 700 meter verlaagd naar 11 meter bij niet kruisende hoogspanningsverbindingen langs geëlektrificeerde sporen 25 kV, 75 Hz.

2 Algemeen

Deze richtlijn beschrijft het beleid van ProRail met betrekking tot de toegestane elektromagnetische invloed van hoogspanningsverbindingen in beheer bij derden op de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland.

2.1 Scope

Deze richtlijn is van toepassing op hoogspanningslijnen en hoogspanningskabels — niet zijnde ProRail lijnen en kabels — met een nominale spanning van > 1 kV en een nominale bedrijfsfrequentie van ≤ 1 kHz op, onder of boven de hoofdspoorweginfrastructuur. Tevens is de richtlijn van toepassing op hoogspanningslijnen en hoogspanningskabels — niet zijnde ProRail lijnen en kabels — in de zone buiten het terrein behorende tot de hoofdspoorweginfrastructuur, voor zover het betreft:

1. Het gebied als beschreven in artikel 20 van de Spoorwegwet¹;
2. Het gebied daarbuiten, voor zover genoemde lijnen en kabels elektromagnetische invloed hebben op de spoorweginfrastructuur.

Dit document bevat de eisen aan de hoogspanningsverbindingen in beheer bij derden en geeft een onderbouwing van deze eisen. Deze onderbouwing vloeit voort uit de eisen voor de veiligheid voor personen die zich op of nabij de spoorbaan bevinden en uit de RAMSHE eisen aan de systemen en apparatuur van de hoofdspoorweginfrastructuur.

2.2 Van kracht verklaarde voorschriften

Ref. nr.	Naam document	Nummer	Status
[A]	Veiligheidsvoorschrift voor werkzaamheden aan (of in de nabijheid van) elektrische hoogspanningsinstallaties van ProRail, Deel 2: Aanvullende bepalingen 1500Vdc-tractie-energievoorziening (TEV), 3kV 75 Hz ac-voedingen voor treinbeheersings- en beveiligingsinstallaties (TBB)	RLN00128-2	Actueel
[B]	Wederzijdse beïnvloeding van buisleidingen en hoogspanningssystemen	NEN 3654:2012	Ontwerp
[C]	Bovengrondse elektrische lijnen boven 45 kV wisselspanning - Deel 1 en 3: Verzameling van nationale normatieve aspecten	NEN-EN 50341-1:2001 NEN-EN 50341-3:2001	Actueel, inclusief aanvullingen en correcties
[D]	Spoorwegtoepassingen - Isolatie-coördinatie - Deel 1: Basiseisen - Slagwijdten en kruipwegen voor alle elektrische en elektronische uitrusting	NEN-EN 50124-1:2001	Actueel, inclusief aanvullingen en correcties
[E]	Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer - Vaste installaties - Elektrische veiligheid, aarding en retourstromen - Deel 1: Eisen in verband met bescherming tegen elektrische schok	NEN-EN 50122-1:2011	Actueel, inclusief aanvullingen en correcties
[F]	Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer - Elektromagnetische compatibiliteit - Deel 4: Emissie en immuniteit van sein- en telecommunicatieapparatuur	NEN-EN 50121-4:2006	Actueel
[G]	Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer - Elektromagnetische compatibiliteit - Deel 5: Emissie en immuniteit van vast opgestelde voedingsinstallaties en apparatuur	NEN-EN 50121-5:2006	Actueel
[H]	Ontwerpvoorschrift Tractieenergievoorzieningssysteem; Bovenleiding Bovenleidingsysteem B1	OVS00024-5.1 V5	Actueel
[J]	Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer - Elektromagnetische compatibiliteit - Deel 3-1: Rollend materieel - Treinen en complete voertuigen	NEN-EN 50121-3-1:2006	Actueel

¹ Uittreksel artikel 20 lid 1 SPW: Bij een hoofdspoorweg wordt de begrenzing van de hoofdspoorweg aan weerszijden gevormd door een lijn liggend op een afstand van elf meter.

2.3 Geraadpleegde literatuur

Ref. nr.	Naam document	Nummer	Status
[1]	Elo Weits, Grenswaarden voor homopolare stromen Statistische analyse van metingen aan een 110kV-kabel (Hoogeveen) en twee 220kV-lijnen (Hessenweg), Movares, Kenmerk CO-EW-120006291 - Versie 2.0, Utrecht, 13 april 2012		
[2]	R. Koopal, R.M. Paulussen, UITGANGSPUNTEN EM-BEÏNVLOEDING BETUWEROUTE - BESTAANDE PRORAIL INFRASTRUCTUUR, POBR, 29 september 2005 Versie 2.2		
[3]	Elo Weits, Jeroen van Waes, Nick Stalman, Frank Gerritsen, Uitgangspunten EM-beïnvloeding van de HSL-Zuid op de bestaande ProRail infrastructuur voor "Vrijgavetraject wijzigingen ProRail voorschriften; fase 3" t.b.v. parallelloop met de HSL-Zuid, Holland Railconsult, IF114250_320.02, Versie 2.0, 11 maart 2005		
[4]	R. Koopal, Onderbouwing werkhypothesen m.b.t. GRS enkelbenige- en dubbelbenige geïsoleerde spoorstroomlopen. Aanvulling voor "Vrijgavetraject wijzigingen ProRail voorschriften; fase 3" t.b.v. parallelloop met de HSL-Zuid, ProRail BB21/25kV Kenmerk BB21-25kV-060281, Versie 1.0, 11 januari 2007		
[5]	B. Vedelaar, G.W. Keijzer, M. Voeselek, Onderbouwing werkhypothesen m.b.t. GRS enkelbenige- en dubbelbenige geïsoleerde spoorstroomlopen voor "Vrijgavetraject wijzigingen ProRail voorschriften; fase 3" t.b.v. parallelloop met de HSL-Zuid, Holland Railconsult, IF127500_230_3A0, Versie 1.5, 20 mei 2005		
[6]	Harm van Dijk, Toegestane 50Hz CM stroom door het spoor bij dubbelbenige spoorstroomlopen op de parallelloop met 25kV baanvakken, Movares, VS-HDI-20100122-01, versie 2, 19 maart 2010		
[7]	ITU K26 1998 (verwijzing naar Whitebook: Directives concerning the protection of telecommunication lines against harmful effects from electric power and electrified railway lines, Geneva, 1988)		
[8]	RICHTLIJN 2004/40/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 29 april 2004 betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysische agentia (elektromagnetische velden) (18de bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG)	2004/40/EG	Actueel
[9]	Spanningskarakteristieken in openbare elektriciteitsnetten	NEN-EN 50160:2010	Actueel
[10]	ICNIRP GUIDELINES for limiting exposure to time-varying electric and magnetic fields (1 Hz – 100 kHz) published in: HEALTH PHYSICS 99(6):818-836; 2010		
[11]	Mail M. Nusselder/R. Koopal van 28 maart 2013		
[12]	Mail V.J.P. Plasmeijer/H. Steenkamp dd. 21 november 2012		
[13]	RICHTLIJN 2004/108/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 15 december 2004 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake elektromagnetische compatibiliteit en tot intrekking van Richtlijn 89/336/EEG	2004/108/EG	Actueel

2.4 Definities en afkortingen

Term	Verklaring
IB-kabel	Interlokale blokkabel t.b.v. treinbeveiligingsinstallaties
IT-kabel	Interlokale telecomkabel (telecomkabel)
OR-blad	Overzicht Retour tekening van treinbeveiligingsinstallaties
OS	Onderstation van Energievoorziening
RH	Relaishuis van Treinbeveiliging
SPW	Spoorwegwet

EM	Elektromagnetische
EMC	Elektromagnetische compatibiliteit
VLD	Volt Limiter Device
CM	Common Mode
DM	Differential Mode
BS	Bovenkant spoorstaaf
hswi	Hoofdspoorweginfrastructuur
RAMSHE	Reliability, Availability, Maintainability, Safety, Health, Environment
TPR	Track Repeater Relais

3 Inleiding

In het geval van een hoogspanningsverbinding, dat wil zeggen een hoogspanningslijn of hoogspanningskabel in de nabijheid van de hswi moet rekening worden gehouden met de elektromagnetische beïnvloeding van de hoogspanningsverbinding op de hswi. Er is sprake van ontoelaatbare beïnvloeding in die gevallen dat de beïnvloeding kan leiden tot onveilige situaties voor personeel en/of de aantasting van de RAMSHE criteria van de hswi.

Deze richtlijn geeft invulling aan het beleid van ProRail in hoedanigheid van beheerder van de hswi met betrekking tot de aanleg, wijziging² en instandhouding van hoogspanningsverbindingen. Deze richtlijn zal worden gehanteerd bij de behandeling van aanvragen voor vergunning ex artikel 19 van de Spoorwegwet³ maar ook reactief in geschillenprocedures in het kader van omgevingsvergunningen, bestemmingsplannen of tracébesluiten.

Hoofdstuk 4 bevat een opsomming van ongewenste gebeurtenissen ten aanzien van personen en systemen.

Hoofdstuk 5 bevat het ProRail beleid ten aanzien van hoogspanningsverbindingen in beheer bij derden.

Hoofdstuk 6 beschrijft de modellering van locatiespecifieke studies.

Hoofdstuk 7 beschrijft de beoordelingscriteria van de modelstudie.

² Hieronder wordt verstaan wijziging van o.a.:

- Geleiderdoorsnede;
- Geleiderpositie;
- Fasevolgorde;
- Wijze van aarding (direct, blusspoel geaard, etc);
- Maximale fasestroom en homopolaire stroom in normal bedrijf en/of kortsluitsituaties;
- Tracé hoogspanningslijn;
- Aantal circuits per mast.

³ Uittreksel artikel 19 lid 1 SPW: Het is verboden zonder vergunning binnen de begrenzing van de hoofdspoorweg aan, op, in, onder, boven of naast de hoofdspoorweg, bouwwerken of andere opstallen op te richten of werken, inrichtingen, kabels, leidingen aan te brengen, te doen aanbrengen of te hebben, dan wel daarmee verband houdende werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren.

4 Opsomming van ongewenste gebeurtenissen

In het geval van een hoogspanningsverbinding boven of in de nabijheid van de hswi moet rekening worden gehouden met de risico's van elektromagnetische beïnvloeding van de hoogspanningsverbinding op de hswi.

Wanneer de beïnvloeding te groot wordt kan dit leiden tot onveilige situaties, verstoring van de functionaliteit van de hswi en/of de treindienstregeling of versnelde veroudering van de hswi.

Spoorvoertuigen kunnen ook hinder ondervinden van de beïnvloeding van hoogspanningsverbindingen. Daar waar dit beïnvloedingsmechanisme bekend is, is dit in deze richtlijn aangegeven. Algemeen geldt dat voldaan moet worden aan de Europese richtlijn 2004/108/EG [13] die geldt voor de elektromagnetische beïnvloeding.

De volgende ongewenste gebeurtenissen worden onderscheiden:

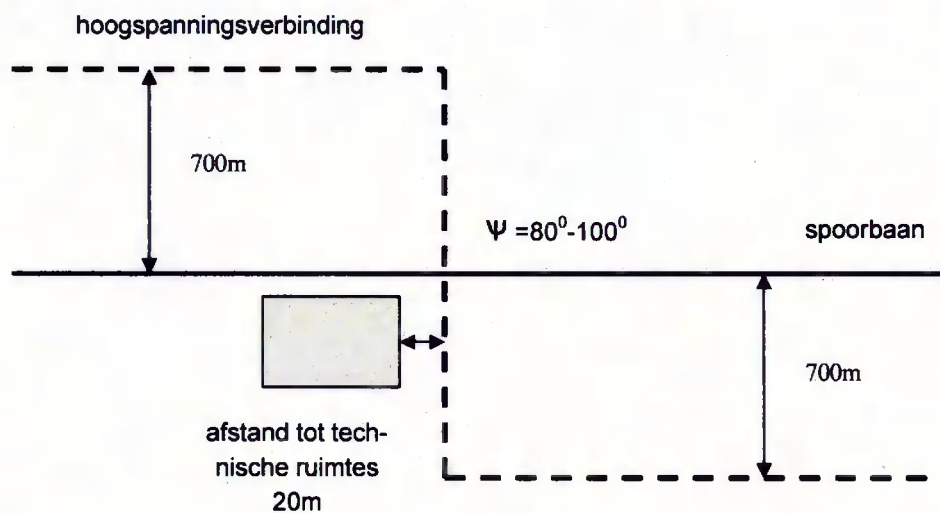
1. gevaar voor electrocutie van personen op spoorwegterrein
 - a) Personen kunnen blootgesteld worden aan te hoge aanraakspanningen, bijvoorbeeld bij het aanraken van metalen objecten en het werken aan kabels en (boven-)leidingen;
 - b) Personen kunnen blootgesteld worden aan capacitieve ontladingen, bijvoorbeeld bij het aanraken van metalen objecten en het werken aan kabels en (boven-)leidingen.
2. beïnvloeding van systemen in de hswi
 - a) De goede werking van treindetectiecircuits, van het type spoorstroomlopen, kan verstoord worden door 50Hz verzadiging;
 - b) Spoorvoertuigen kunnen ten gevolge van de 50Hz-beïnvloeding, te hoge 75Hz stroomstromen produceren en daarmee de goede werking van treindetectie verstoren;
 - c) Relaischakelingen met diode (bijv. grendel/HRDR) kunnen verstoord worden door 50Hz beïnvloeding;
 - d) Apparatuur kan ten gevolge van te hoge 50Hz spanningen defect raken bij kortsluitingen in het hoogspanningsnet;
 - e) Overspanningsbeveiligingen kunnen defect raken ten gevolge van 50Hz beïnvloeding.

5 Beleid ten aanzien van hoogspanningsverbindingen

Er wordt onderscheid gemaakt tussen de eisen aan hoogspanningslijnen en hoogspanningskabels. Indien niet aan de eisen wordt voldaan, dient te worden gehandeld volgens het bepaalde in 5.3.

5.1 Eisen aan hoogspanningslijnen:

1. De hoogspanningslijn dient de spoorbaan haaks te kruisen met een hoek Ψ , waarbij $80 \leq \Psi \leq 100$ graden, zie figuur 1;
2. De minimale afstand (clearance) van de hoogspanningslijn tot de bovenleiding dient te voldoen aan NEN-EN 50341-1:2001 en NEN-EN 50341-3:2001;
3. De hoogspanningslijn dient in het kruisende veld met de spoorbaan dubbelzijdig afgespannen te zijn, in verband met kans op breuk;
4. Een eerste orde lijnfout dient binnen maximaal 100 ms afgeschakeld te zijn;
5. Niet kruisende hoogspanningslijnen;
 - a. Niet kruisende hoogspanningslijnen mogen niet aanwezig zijn binnen een afstand van – horizontaal gemeten – 700 m uit het hart van de buitenste spoorbaan;
 - b. In afwijking van punt 5a geldt een afstand van 11 meter bij geëlektrificeerde sporen met een tractiespanning van 25 kV, 50 Hz;
6. De blootstelling van de mens conform NEN EN 50341-3:2001[C], mag niet meer bedragen dan 100 μ T op 1 m boven BS;
7. Hoogspanningsmasten mogen niet worden geplaatst binnen een afstand van ten minste 31 m uit het hart buitenste spoor (20+ 11);
8. Hoogspanningslijnen mogen niet aanwezig zijn binnen een afstand van – horizontaal gemeten – 20 m vanaf de dichtst bij zijnde gevel van een technische ruimte.



Figuur 1

5.2 Eisen aan hoogspanningskabels.

1. De hoogspanningskabel dient de spoorbaan haaks te kruisen met een hoek Ψ , waarbij $80 \leq \Psi \leq 100$ graden, zie figuur 1;
2. Een eerste orde kabelfout dient binnen maximaal 100 ms afgeschakeld te zijn;
3. Niet kruisende hoogspanningskabels met een nominale spanning van ≥ 35 kV:
 - a. Niet kruisende hoogspanningskabels met een nominale spanning van ≥ 35 kV mogen niet aanwezig zijn binnen een afstand van 700 m vanaf het hart van het buitenste spoor;

- b. In afwijking van punt 3a geldt een afstand van 11 meter bij geëlektrificeerde sporen met een tractiespanning van 25 kV, 50 Hz;
- 4. Niet kruisende drie-aderige hoogspanningskabels met een nominale spanning < 35 kV mogen niet aanwezig zijn binnen een afstand van 11 m vanaf het hart buitenste spoor;
- 5. Niet kruisende enkelfasige hoogspanningskabels in driehoek ligging met een nominale spanning van < 35 kV mogen niet aanwezig zijn in het gebied binnen een afstand van 11 m vanaf het hart buitenste spoor;
- 6. Hoogspanningskabels mogen niet aanwezig zijn binnen een afstand van 20 m gemeten vanaf de dichtst bij zijnde gevel van een technische ruimte;
- 7. Kabels dienen in een elektrisch geïsoleerde buis onder het spoor doorgevoerd te worden;
- 8. Binnen een afstand van ten minste 31 m uit het hart buitenste spoor (20+ 11) mogen zich geen aardpunten of moffen bevinden.

5.3 Modelstudie

Indien de hoogspanningslijnen, c.q. de hoogspanningskabels niet aan de bovengenoemde eisen voldoen, dan dient een lokatiespecifieke studie plaats te vinden. De studie dient conform de uitgangspunten van de modellering van Hoofdstuk 6 plaats te vinden. De uitkomsten dienen te worden beoordeeld op basis van Hoofdstuk 7. Indien de hoogspanningsverbinding niet aan de beoordelingscriteria voldoet, dient nader overleg plaats te vinden tussen betrokken partijen over de verdere maatregelen. Hierbij kan sprake zijn van bijvoorbeeld een tracéwijziging of het verhogen van de immuniteit van de ProRail installaties voor de EM-velden.

6 Uitgangspunten ten behoeve van modellering

6.1 Algemeen

Nr.	Uitgangspunt	Bron, achtergrond en toelichting
G1	Elektrakabels mogen geen elektromagnetische invloed hebben op de veilige exploitatie van de hswi.	Witte Boekje Art 52: Elektrakabels mogen geen elektromagnetische invloed hebben op de veilige exploitatie van de spoorweg.
G2	Indien een nieuwe hoogspanningsverbinding een bijdrage levert van maximaal 20% van het beoordelingscriterium voor alle bedrijfstoestanden, uitgezonderd kortsluitingen, behoeven niet alle bestaande verbindingen te worden gemodelleerd. Bij hogere bijdrage moeten ook de bestaande verbindingen binnen een afstand van 1x de indringdiepte in de grond worden meegenomen in de berekeningen.	Hier is gekozen voor 20% conform Ontwerp-NEN3654;2012 Bijlage D. [B] De indringdiepte wordt geacht 700 meter te zijn.
G3	Drie-aderige hoogspanningskabels <35kV mogen buiten beschouwing gelaten worden, indien het technisch onmogelijk is dat er een homopolaire stroom loopt.	Bijvoorbeeld indien het een drie aderige kabel betreft, waarbij ten minste één zijde van de kabel in driehoek is geschakeld.
G4	Capacitieve beïnvloeding: Dit wordt niet berekend.	Capacitieve beïnvloeding is geregeld in de overige ProRail regelgeving, zowel ten aanzien van de werkvoorschriften onder en in de omgeving van hoogspanningsverbindingen, als voor de ontwerpvoorschriften voor het plaatsen van geleidende objecten onder en in de omgeving van hoogspanningsverbindingen. [A]

6.2 Modellering Hoogspanningsverbinding

Nr.	Uitgangspunt	Bron, achtergrond en toelichting
T1	De hoogspanningslijn/kabel wordt gemodelleerd volgens het werkelijke mastbeeld/werkelijke kabelbed.	
T2	Bij hoogspanningslijnen dient voor het bepalen van de elektrische en magnetische velden bij een spoorlijn, rekening gehouden te worden met de minimale hoogten van de geleiders volgens het ontwerp. De minimale hoogte van de geleiders is gebaseerd op de hoogste temperatuur, de hoogten van de masten en de afstand tussen de masten. Voor de mechanische beïnvloeding dient met breuk in één van de velden in een vak, niet zijnde het kruisende veld, rekening te worden gehouden met een grotere zeeg. Toepassing van speciale ophangingen (halfverankeringen) of afspanningen aan beide zijden van de kruising kunnen het extra doorhangen van de geleiders bij breuk in een ander veld verkleinen. De minimale afstand boven spoorstaven bij breuk dient te voldoen aan NEN-EN 50341-3, art. 5.4.5.3. [C]. Voor het berekenen van de inductieve beïnvloeding van een hoogspanningslijn wordt de hoogte van de geleiders berekend door de gemiddelde ophanghoogte van een geleider aan beide zijden van het veld te verminderen met 2/3 deel van de maximale zeeg.	Bij geleiderbreuk wordt de hoogspanningslijn direct (normaliter binnen 100 msec) afgeschakeld. In de praktijk wordt hier voor wat betreft de elektrische beïnvloeding dan ook geen rekening mee gehouden. Voor mechanische beïnvloeding (minimale afstand boven de spoorstaven en boven het bovenleidingsstelsel) moet er echter wel rekening mee worden gehouden.
T3	Bij de berekening van lijnen en kabels dient minimaal rekening worden gehouden met: - De maximale stroombelasting bij normaal bedrijf per circuit; - De maximale stroombelasting bij afwijkend bedrijf per circuit (onderhoud); - De maximale één- en driefasen kortsluitstro-	Onder onderhoud wordt verstaan de situatie dat bij het uitschakelen van een verbinding het totale vermogen wordt overgenomen door de overblijvende verbinding(en). Opmerking: Indien de netbeheerder de stroom/ het kortsluitvermogen laat toenemen boven de berekende waarden, dan dient deze situatie opnieuw bij ProRail aangemeld te worden.

	men. Kortsluitingen in grondkabels ten gevolge van werkzaamheden worden niet gemodelleerd.	
T4	Bij de berekening dient minimaal rekening worden gehouden met 10% asymmetrie bij: - Bij normaal bedrijf per circuit; - Bij afwijkend bedrijf per circuit (onderhoud). Als uitgangspunt voor de asymmetrie wordt 10% van de maximale stroom gehanteerd.	Op basis van het dossier Hoogeveen Beilen is 9% gedefinieerd als maximale onbalans. $(I_R + I_S + I_T) / (3I_D)$ [1].
T5	De gebieden dienen te worden gespecificeerd waar een eerste orde lijn- of kabelfout niet binnen 100 msec afgeschakeld wordt.	Hierbij dient rekening gehouden worden met het type hoofdbeveiliging, of er communicatie tussen de stations aanwezig is en of deze redundant is. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de eigen tijd van de vermogensschakelaar. De kans op falen van de vermogensschakelaar/relais tijdens een kortsluiting wordt voldoende klein geacht.

6.3 Faalwijzen Hoogspanningsverbinding/kabel

Nr.	Uitgangspunt	Bron, achtergrond en toelichting
FT1	Bij kortsluitingen dient rekening te worden gehouden met: 1 fase kortsluitingen; 3 fasen kortsluitingen.	De aanvrager dient aan te geven welke faalwijzen van toepassing zijn.

6.4 Modelleren Railinfrastructuur

Nr.	Uitgangspunt	Bron, achtergrond en toelichting
P1	De minimale afstand (clearance) van de hoogspanningslijn tot de bovenleiding dient te voldoen aan NEN-EN 50341-3 [C]. Bovenleiding systeem geleider configuratie: zie bijlage 1.	Voor de modellering wordt bovenleidingsstelsel B1 toegepast.
P2	Locaties van onder- en schakelstations dienen conform vigerende OR bladen te worden gemodelleerd.	OR bladen kunnen opgevraagd worden bij de Servicedesk Infra Informatie via 088-231 2990 of infrainformatie@prorail.nl .
P3	Locaties van dwarsverbindingen dienen conform vigerende OR bladen te worden gemodelleerd.	OR bladen kunnen opgevraagd worden bij de Servicedesk Infra Informatie via 088-231 2990 of infrainformatie@prorail.nl .
P4	Afleidweerstand van spoorstaven: beschouwd worden configuraties met een spoorstaaf-aarde weerstand van 100, 10 en 2.5 Ω km.	Genoemde waarden zijn per spoorstaaf.
P5	Retour van DC baanvakken worden afgesloten met een karakteristieke impedantie van: $Z_{\text{afsluit}} = \sqrt{R_{\text{afleid}} \times Z_{\text{langs}}}$	Z_{langs} (voor 50Hz) berekenen uit de som van de parallelle impedantie van de spoorstaven en het retourpad aarde waarbij: - Impedantie spoorstaven: 0,044 Ω/km per spoorstaaf - retour pad aarde bij 50Hz: (0,050 + j 0,880) Ω/km (nog te onderbouwen in een volgende uitgave) Modellering van Z_{langs} mag ook op basis van meetwaarden.
P6	De minimale 50 Hz onderstationsimpedantie (tussen bovenleiding en spoorstaven) op het 1500 VDC-baanvak is: (0,007 + j0,082) Ω .	Zie [2]
P7	Bij het recuperen van een trein (energie terug leveren) kan de gelijkrichter in een onderstation	Voor 50Hz stromen, gedraagt het onderstation zich dan als een open verbinding; de 50Hz

	sperren.	spanning tussen bovenleiding en spoor is dan maximaal.
P8	Voor de afstand van het kabelbed tot het hart van het buitenspoor dient 4.5m meter te worden gehanteerd.	
P9	Het kabelbed bij parallelloop bevat: 3kV 75 Hz kabel (2x16) met een aardscherm van 16 mm ² . De 3kV kabel is tweezijdig geaard bij de onderstations. De totale DC weerstand van de kabelmantel en twee aardverspreidingsweerstand is 7,5 Ω. IB-kabel (62 x 0,8 aderig), zwevend uitgevoerd. IT kabel: Gearmeerde PIWY-IT-kabel met een kabelscherm van 30 mm ² , zwevend uitgevoerd.	Conform [2], [3]. Voor de modellering wordt de 3kV kabel geacht te lopen van OS naar OS. Voor de modellering worden de IB en IT kabel geacht te lopen van RH naar RH. De totale DC weerstand van de kabelmantel en twee aardverspreidingsweerstand kan variëren van 5 tot 10 Ω. De berekeningen hoeven slechts te worden uitgevoerd met 7,5 Ω. Omdat de mantel van de 3kV kabel verbonden is met de metalen HS kast is deze spanning voor generiek publiek toegankelijk.
P10	Voor de diepte van de kabelgeul dient 1,2m onder BS (0,6 m onder maaiveld) te worden gehanteerd. Hierin liggen de IB en IT kabel. De 3kV kabel dient hier 0.3 m onder worden verondersteld.	De feitelijke diepte van de kabelgeul is: tussen de 0,9m en de 1,5m onder BS. Voor de modellering wordt het gemiddelde toegepast. Uitgegaan wordt van een maximale breedte van de geul van 60 cm.
P11	DM spanning kabels De magnetische beïnvloeding bij circuitaders in één kabel mag verwaarloosbaar worden verondersteld.	Circuitaders in gescheiden kabels worden buiten beschouwing gelaten.
P12	CM spanning kabels Om de worst case spanning te verkrijgen, dienen in de modellering de kabelcircuits aan één zijde te worden geaard.	Indien het scherm of de ader van een kabelcircuit aan één zijde aan aarde ligt, zal de hoogste spanning tussen een ader van de IB-kabel en aarde of tussen het scherm van de IT-kabel en aarde komen te staan.

6.5 Faalwijzen Railinfrastructuur

Opmerking: Daar waar mogelijk dient gebruik gemaakt te worden van een Worst Case benadering.

Nr.	Uitgangspunt	Bron, achtergrond en toelichting
FP1	Er bevindt zich een defecte VLD-O ⁶ in de railinfrastructuur. Bij een defect ontstaat hier een verbinding spoorstaaf aarde met een afleidweerstand van 0.25 Ω .	Bij kruisingen moet de 50 Hz stroom via aarde lokaal binnentreden. Een aardfout is hierbij maatgevend. Een VLD-O wordt toegepast bij kunstwerken en kan een zeer lage afleidweerstand hebben. Bij aanwezigheid stalen bruggen, betonnen kunstwerken doorrekenen met 0.25 Ω .
FP2	Er bevindt zich een defecte paalspoorstaafverbinding. Bij een defect ontstaat hier een verbinding spoorstaaf aarde met een afleidweerstand van 2.5 Ω . Gerekend dient te worden met 4 defecte paalspoorstaafverbindingen behorende bij 4 opeenvolgende bovenleidingpalen.	Bij afwezigheid van een VLD-O zullen paalspoorstaafverbindingen maatgevend zijn. Paalspoorstaafverbindingen worden bij elk metalen portaal van een bovenleidingveld toegepast. Deze gaan echter veelvuldig defect en als deze defect gaan betreft het vaak meerdere velden achter elkaar. Daarom wordt uitgegaan van 4 defecte paalspoorstaafverbindingen.
FP3	Er bevindt zich een tweede defecte VLD-O (zie FP1) op afstand met een afleidweerstand van 0.25 Ω (modelleren als lopende aardfout).	Bij parallelloop kan een verder gelegen aardfout een hefboompje vormen waarmee de spanning omhoog gaat. Ook hier is de VLD-O maatgevend. Een aardfout op afstand komt in de praktijk altijd voor. Deze 0.25 Ω aardfout is aanwezig in de parallel lopende spoorbaan.

6.6 Modelleren van de koppelweg

Nr.	Uitgangspunt	Bron, achtergrond en toelichting
K1	De soortelijke weerstand van de grond bedraagt vanaf 30m diepte 70 Ω m. Indien meetwaarden bekend zijn van de grond tot op indringdiepte, dan kunnen deze meetwaarden worden gehanteerd.	Er wordt met een homogeen bodemmodel gerekend, identiek aan het HSL uitgangspunten document [3].
K2	De soortelijke weerstand ρ_E van de toplaag kan variëren tussen de 10 Ω m en 1000 Ω m.	Onder toplaag wordt verstaan tot 30m diepte.

⁶ Voltage Limiter Device type O, Zie NEN-EN50122-1[E]

7 Beoordelingscriteria

Nr.	Uitgangspunt	Bron, achtergrond en toelichting
B1	CM beoordeling railinfra (Spoorstroomlopen: type Enkelbenig zijn bepalend). Beoordelingscriterium voor continue verschijnselen: - Max 20 V_{CM}. - Max 58 A_{CM}.	Continue verschijnselen: 20V OVS60111-2 hoofdstuk 5.5 (Oud OV231.116 blad 2) 700m op basis van 2A criterium met 10Ω aardfout [uitzoeken]; 58A OVS60111-3 hoofdstuk 3.3 (Oud OV231.112 blad 4) 700m op basis van 2A. Zie [4]. Let op: Voor 50 Hz spoorstroomlopen (OVS60111-6,7) geldt een criterium van 0,5 A.
	CM beoordeling railinfra (Spoorstroomlopen: type Enkelbenig zijn bepalend). Beoordelingscriterium voor kortsluitverschijnselen: - Max 65 V_{CM} voor verschijnselen >100 msec en $\leq$500 msec; - Max 58 A_{CM} voor verschijnselen >100 msec en $\leq$500 msec.	Kortsluitverschijnselen: - OVS60111-2 hoofdstuk 5.5 (Oud OV231.116 blad 2) op maximale lengte 600m heeft deze een immuniteit van 65V. Zie [5]; 58A OVS60111-3 hoofdstuk 3.3 (Oud OV231.112 blad 4) 700m op basis van 2A criterium (nog te onderbouwen). Zie [5]. Indien beveiliging staat op een clearance time $\leq$100msec dan hoeven kortsluitingen ten behoeve van EB spoorstroomlopen niet te worden beoordeeld.
B2	CM beoordeling railinfra (voor baanvakken met alleen dubbelbenige spoorstroomlopen): - Max 65 V_{CM} voor verschijnselen langer dan 100 msec; - Max 250 A_{CM} voor verschijnselen langer dan 100 msec.	Zie [6] Indien beveiliging staat op een clearance time $\leq$100msec dan hoeven kortsluitingen ten behoeve van dubbelbenige spoorstroomlopen niet te worden beoordeeld.
B3	CM spanning anders railinfra apparatuur: 150V continue; 650V 100 msec.	NEN-EN 50124-1:2001, inclusief aanvullingen en correcties [D].
B4	Psometrische stoorspanning op modemverbindingen: - Maximaal -45dBm voor dataverbindingen; - Maximaal 10Ap in bovenleiding. Definities conform NEN-EN 50121-3-1, Annex A [J].	Telecom verbindingen kunnen worden beïnvloed door geïnduceerde spanningen. CM spanning die op aderen worden geïnduceerd vertalen zich via kleine asymmetrieën in de apparatuur [7]. In eerste benadering kan worden aangenomen dat de LCL van de apparatuur -46dB is. Ook is bij toelating van treinen altijd geëist dat de psometrische stroom onder de 10Ap ligt. Telecom verbindingen verdwijnen (invoering GSM en verglazing) maar deze waarden geven ook een bescherming tegen netresonantie en beïnvloeding van lussen. Voor normale verbindingen is deze eis nooit maatgevend; echter wanneer deze verbinding aansluit op een HVDC verbinding of een grootverbruiker met veel vermogenslektronica, (bijvoorbeeld een aluminium fabriek, hoogovens, e.d.) wordt een nadere toetsing verwacht.
B5	50Hz spanningscomponent in de 1500 VDC tractiespanning: Maximaal 7V/25V (>1s) (beschikbaarheid/veiligheid).	Rijdend materieel kan bij een 50 Hz spanningscomponent in de 1500V DC tractiespanning, problemen in de railinfrastructuur veroorzaken. Voor HSL-Zuid is bij een waarde van 75V 50Hz vastgesteld dat het materieel onder de 5.3A _{75Hz} blijft. [3] Voor enkelbenige spoorstroomlopen wordt een grenswaarde van 0.5A_{75Hz} / 1.8A_{75Hz} [4] (beschikbaarheid/veiligheid) gehanteerd. Wanneer deze lineair worden geschaald (aanname), dan komt men uit op een spanning van 7V/25V. 1s tijd is gebaseerd op aanwezigheid TPR.

B6	Aanraakspanning kabelmantel-aarde en spoorstaven-aarde conform NEN-EN 50122-1:2011, inclusief aanvullingen en correcties [E]	NEN-EN 50122 deel 3 wordt in het kader van deze berekeningen niet gehanteerd. Volstaan wordt met de waarden genoemd in NEN-EN 50122-1 [12].
B7	Magneetvelden conform: - NEN-EN 50121-4 [F] - NEN-EN 50121-5 [G] Maximale Power Frequency Magnetic Field dient een factor 10 lager te zijn dan de immuniteitswaarden uit de norm.	Risico oudere apparatuur is niet getest. Er zijn geen aanwijzingen dat dit een probleem hoeft te zijn. Aangenomen wordt dat alle apparatuur aan de norm voldoet.
B8	Elektrische velden van een hoogspanningslijn mogen tot een hoogte van ten minste 1 m boven het hoogste punt van een spoorlijn niet groter zijn dan 10 kV/m, rekening houdend met de nominale spanning van de hoogspanningslijn, vermeerderd met 10% (hoogste systeemspanning) en rekening houdend met de maximale asymmetrie van 1%.	Voor blootstelling van werknemers aan 50 Hz elektrische velden is in richtlijn 2004/40/EG [8] van het Europees Parlement en de Raad een actiewaarde van 10 kV/m gegeven. Om zonder aanvullende maatregelen toch werkzaamheden te kunnen uitvoeren in en nabij een spoorlijn, moet in het gebied waarbinnen zich tijdens uitvoering van werkzaamheden mensen kunnen begeven, het elektrische veld kleiner zijn dan deze actiewaarde. Uit praktische overwegingen wordt ervan uitgegaan dat zich tot een hoogte van 1 m boven het hoogste punt van onderdelen van de spoorlijn mensen kunnen bevinden. De Netcode Elektriciteit van 4 maart 2012 verwijst voor de kwaliteit van de transportdienst naar NEN 50160:2000 [9]. Hieruit is af te leiden dat de spanning in het hoogspanningsnet maximaal 10% hoger kan zijn dan de nominale spanning. De asymmetrie (spanning) is beperkt tot 1% (inverse component $\leq 1\%$ van de normale component gedurende 99,9% van de over 10 minuten gemiddelde waarden gedurende een beschouwingsperiode van een week).
B9	100 μ T op 1 m boven maaiveld.	Volgens de ICNIRP richtlijn voor Limiting exposure to time-varying electric and magnetic fields (1 Hz – 100 kHz), gepubliceerd in Health Physics 99(6):818-836; 2010 [10] moet voor algemene bevolking rekening worden gehouden met een grenswaarde van 200 μT en voor beroepsbevolking (occupational exposure) 500 μT. IN NEN-EN 50341-3 (art. 5.6.1) [C] is aanbevolen om op 1 m boven maaiveld een grenswaarde te hanteren van 100 μT.

Bijlage 1 B1 bovenleiding systeem geleider configuratie

Zie ook OVS000024-5.1 [H].

1500 Vdc-sporen	Weerstand [Ω/km]	Diameter [mm]	x coördinaat [m]	y coördinaat [m]
spoorstaaf 1 spoor 1	0.044	9.60	-2,72	0.05
spoorstaaf 2 spoor 1	0.044	9.60	-1,28	0.05
draagkabel spoor 1	0.121	1.36	-2	8.50
rijdraad 1 spoor 1	0.183	1.20	-2,02	5.50
rijdraad 2 spoor 1	0.183	1.20	-1,98	5.50
versterkingsgeleider spoor 1	0.121	1.36	-5,22	8.50
spoorstaaf 1 spoor 2	0.044	9.60	2,72	0.05
spoorstaaf 2 spoor 2	0.044	9.60	1,28	0.05
draagkabel spoor 2	0.121	1.36	2	8.50
rijdraad 1 spoor 2	0.183	1.20	2,02	5.50
rijdraad 2 spoor 2	0.183	1.20	1,98	5.50
versterkingsgeleider spoor 2	0.121	1.36	5,22	8.50

AANGETEKEND

Aan het College van
Burgemeester en Wethouders van
de gemeente Lochem
Postbus 17
7240 AA LOCHEM

Gemeente Lochem	
Afd.:	Kopie
Nr.:	2020-169345
Ingekomen	9 JULI 2021
Z	bgy

Datum 6 juli 2021
Ons kenmerk LJV / PLA / ZW / #9202
Onderwerp Lochem, zienswijze ontwerp-
omgevingsvergunning "zonnepark
Ampsensweg 26t" --- Aanvulling

Eigenaar Jeannette van Barreveld
Telefoonnummer 088 231 15 15
E-mail jeannette.vbarreveld@prorail.nl

Geacht College,

Financiën
Leefomgeving, Juridische
zaken en Vastgoed

Per brief van 14 juni jl. heeft ProRail een zienswijze ingediend voor de ontwerp
omgevingsvergunning "zonnepark Ampsensweg 26t". Er heeft inmiddels afstemming tussen de
initiatiefnemer en ProRail plaatsgevonden.

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

Risicoanalyse

Met betrekking tot het verzoek om een risicoanalyse uit te voeren kan ProRail u mededelen dat er
geen issues worden verwacht.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

Lichtweerkaatsing

Om te voldoen aan het verzoek om aan te tonen dat lichtweerkaatsing, van zonnepanelen de
aanwezige seinen niet "overstraald" zullen worden, zal de initiatiefnemer voorafgaande aan de
realisatie van het zonnepark de risicoberekeningen ter finale goedkeuring aan ProRail voor leggen.

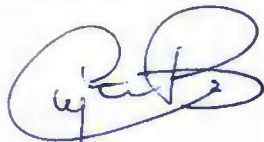
www.prorail.nl

Beperkingengebieden

Het zonnepark zal worden gerealiseerd op een afstand van 42 meter en valt dus buiten de
beperkingengebieden van ProRail.

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



drs. ing. C.M.J. (Karen) te Boome
Manager Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed