



JOHN DEKKER AO
T.a.v. de heer J. Dekker
Volleringweg 7
1738 BS Waarland

datum: 16 november 2015
uw brief van: emailbericht d.d. 2 oktober 2015
uw kenmerk: 'nog een offerte voor een akoestisch onderzoek'
ons kenmerk: 20151116/01
ons projectnummer: Waa201543
onderwerp: **Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï Weelweg 30 te Waarland**

Geachte heer Dekker,

Hierbij ontvangt u het akoestisch onderzoek met betrekking tot de gevelbelasting ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen aan de Weelweg 30 te Waarland.

Aanleiding

Het plangebied ligt in de geluidzone van het spoortraject Alkmaar-Den Helder. Het is gelegen in een gebied met alleen wegen waar een maximale snelheid geldt van 30 km/u, zoals de Weelweg en de Beemsterboerweg.

In het geval van de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen geldt voor railverkeerslawaaï een voorkeurswaarde van 55 dB en een maximale grenswaarde van 68 dB. Bij overschrijding van de voorkeurswaarden kan onder voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld. Wat betreft wegverkeer ligt het plangebied niet in de zone van een weg. De genoemde wegen zijn echter wel relevant in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (RUDNHN) heeft echter aangegeven dat de verkeersintensiteit op de Weelweg en de Beemsterboerweg lager dan 100 voertuigen per etmaal ligt en daarom niet relevant zijn voor de geluidsbelasting op het plan. De effecten van het wegverkeer op het plangebied zijn daarom ook niet verder beschouwd in dit onderzoek.

In de onderstaande figuur 1 is een overzicht gegeven van het plan.

Bezoekadres
Oostzeestraat 2
Deventer

Postadres
1^{ste} Weerdsweg 96
7412 WV Deventer

IBAN
NL66ABNA0578909146

BTW
NL1291.06.823.B01

KvK
08158846



Figuur 1: Schetsplan 4 nieuwe woningen Weelweg

Wettelijk kader

Voor dit plan is het railverkeer op de spoorlijn Alkmaar-Den Helder van belang. Langs de spoorwegen zijn op grond van de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer, zones aangewezen waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden verricht. De basis voor het bepalen van de breedte van de zone is vastgelegd in artikel 1.4a lid 1 van het Bgh. Afhankelijk van de geluidsbelasting ter plaatse van de referentiepunten is daar de breedte van de zone opgenomen. Het vastgestelde GPP bedraagt ter plaatse 61 dB afgerond. De zone voor deze locatie bedraagt 300 meter.

Voor nieuwe woningen binnen de zone van een spoorweg bedraagt de ten hoogste toelaatbare waarde (voorkeurswaarde) 55 dB. Indien de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk of op zwaarwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden. Voor nieuwe woningen mag een hogere waarde van maximaal 68 dB worden vastgesteld.

Invoergegevens

Voor het spoorverkeer is uitgegaan van de brongegevens (download oktober 2015) van het geluidregister. Deze zijn geëxporteerd en in het rekenmodel ingelezen. Voor intensiteiten en overige relevante brongegevens wordt verwezen naar het geluidregister spoor (<http://www.geluidspoor.nl/geluidregisterspoor.html>)

Voor het wegdekken in de omgeving is uitgegaan van een absorptiefactor 0, voor het perceel is uitgegaan van een absorptiefactor 0, voor de baanvakken absorptiefactor 1,0 tenzij het een kunstwerk betreft 0 en voor de overige bodemgebieden is uitgegaan van een absorptiefactor 1,0. De berekening van het grid heeft plaatsgevonden op 7,5 meter ten opzichte van het lokale maaiveld. Het rekenmodel voor is opgesteld in Geomilieu v3.00. In bijlage 3 zijn de invoergegevens gegeven van de rekenmodellen.

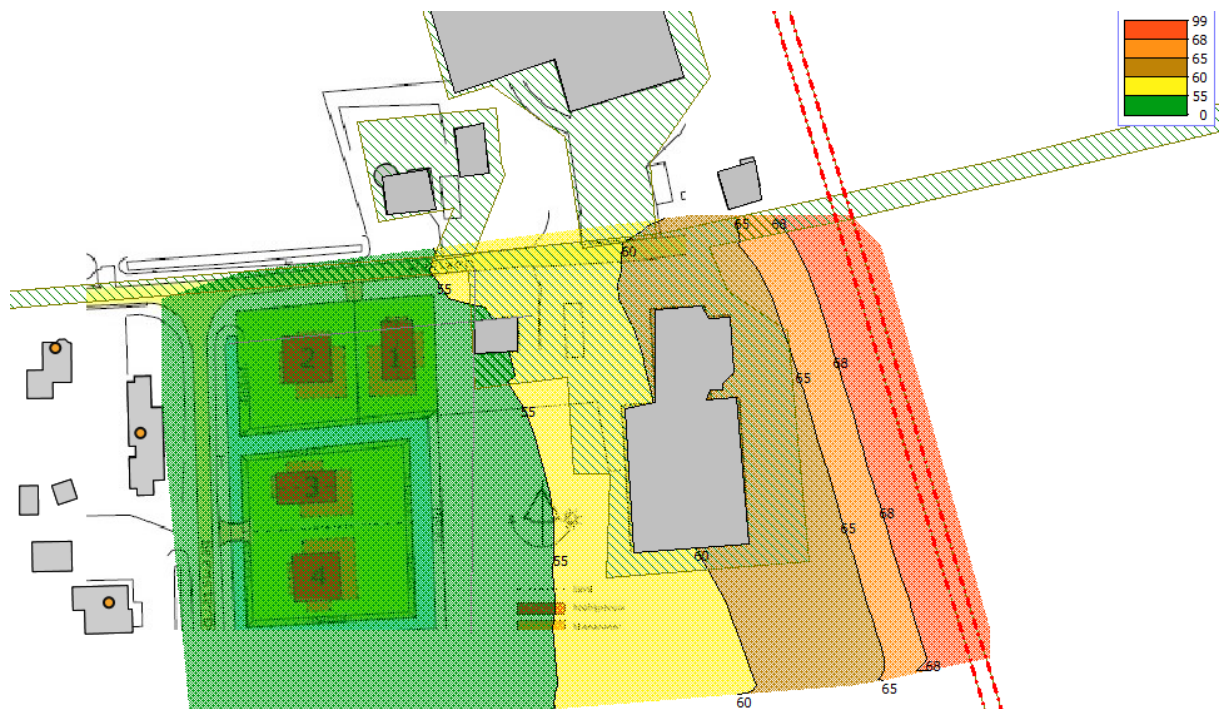
In de onderstaande figuur 2 is een overzicht gegeven van het rekenmodel.



Figuur 2: Overzicht rekenmodel railverkeer

Resultaten

In de onderstaande figuur 3 zijn de geluidscontouren vanwege de spoorlijn weergegeven.



Figuur 3: Overzicht contouren railverkeer

De geluidsbelasting is inclusief de 1,5 dB werkruimte die van toepassing is voor het traject. Uit figuur 3 blijkt dat vanwege het spoorverkeer geen overschrijding plaatsvindt van de 55 dB voorkeurswaarde voor railverkeerslawaai.

Conclusie

Ter plaatse van de vier te realiseren woningen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor voorkeurswaarde van 55 dB voor railverkeerslawaai.

In een eerder stadium is door de RUDNHN aangegeven dat het wegverkeer op de Weelweg en de Beemsterboerweg als gevolg van de lage verkeersintensiteiten niet relevant is voor de geluidsbelasting.

Tot slot

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende van dienst te zijn geweest. Als u naar aanleiding van dit onderzoek nog vragen of opmerkingen heeft dan hoor ik dat graag. Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Dolman', is centered on the page. The signature is written in a cursive style with a large initial 'E'.

Dhr. E. Dolman
SoundForceOne