



Triangel-Stratingplantsoen Velsen-Noord

*Akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers- en
industrielawaai in het kader van de
bestemmingsplanprocedure*



Triangel-Stratingplantsoen Velsen-Noord

*Akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers- en
industrielawaai in het kader van de
bestemmingsplanprocedure*

opdrachtgever	B.V. Timpaan Real Estate
rapportnummer	H 6730-4-RA-001
datum	25 september 2019
referentie	AIJ/AIJ/TvdE/H 6730-4-RA-001
verantwoordelijke	Ing. A.J. IJzelenberg
opsteller	Ing. A.J. IJzelenberg +31 85 8228725 a.ijzelenberg@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – düsseldorf – dortmund – berlijn – nürnberg – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	5
2.1	Projectbeschrijving	5
2.2	Relevante geluidbronnen	6
3	Grenswaarden en wettelijke aspecten	8
3.1	Wegverkeerslawaai	8
3.2	Railverkeerslawaai	8
3.3	Industrielawaai	8
3.4	Gemeentelijk geluidbeleid	8
4	Berekeningen	9
4.1	Wegverkeerslawaai	9
4.2	Railverkeerslawaai	9
4.3	Industrielawaai	10
4.4	Gecumuleerde geluidbelasting	11
5	Beoordeling	12
5.1	Wegverkeerslawaai	12
5.2	Railverkeerslawaai	12
5.3	Industrielawaai	12
6	Conclusie	13

1 Inleiding

Het voornemen bestaat om ter hoogte van de kruising Duinvlietstraat/Stratingplantsoen in Velsen-Noord maximaal 45 grondgebonden woningen en appartementen te realiseren.

De onderhavige locatie is gelegen binnen het vigerende bestemmingsplan Velsen-Noord zoals vastgesteld op 26 november 2015. In voornoemd bestemmingsplan zijn de gronden ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling in beginsel bestemd voor maatschappelijke voorzieningen. De ontwikkeling van geluidgevoelige functies (woningen) kan mogelijk worden gemaakt door gebruik te maken van de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid. In de regels van het bestemmingsplan zijn diverse van toepassing zijnde randvoorwaarden opgenomen.

In verband met de benodigde toepassing van de wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan dient een akoestisch onderzoek ingesteld te worden naar de geluidbelasting ter hoogte van de nieuw te realiseren geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Derhalve is in opdracht van Timpaan Real Estate B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de voorgenomen ontwikkeling aan de Duinvlietstraat/Stratingplantsoen in Velsen-Noord. Doel van het onderzoek is de te verwachten geluidbelasting ten gevolge van de relevante geluidbronnen te bepalen en deze te toetsen aan de grenswaarden zoals genoemd in de Wet geluidhinder.

In voorliggend rapport worden de resultaten van het onderzoek weergegeven en beoordeeld.

2 Uitgangspunten

2.1 Projectbeschrijving

De onderhavige locatie is gelegen op de kruising van de Duinvlietstraat en het Stratingplantsoen te Velsen-Noord. In onderstaande figuren is de situering van het plangebied weergegeven op zowel een luchtfoto (bron: www.google.maps.nl) als op de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl).

f2.1 Situering plangebied



Het ontwerp van de grondgebonden woningen en appartementen bevindt zich op dit moment in de fase van het Definitief Ontwerp. Op grond van de randvoorwaarden conform de wijzigingsbevoegdheid gaat het ontwerp uit van de realisatie van maximaal 45 woningen. In het verlengde van de bestaande bebouwing aan de Duinvlietstraat is een zestal 2[^]1-kapwoningen geprojecteerd, de overige 39 woningen worden gerealiseerd in het vier bouwlagen tellende appartementengebouw. Ter indicatie is in de navolgende figuur de situatietekening opgenomen.

f2.2 Situatietekening Definitief Ontwerp (Roy Gelders Architecten, Amsterdam)



2.2 Relevante geluidbronnen

Wegverkeerslawaai

De onderhavige locatie is niet gelegen binnen de conform de Wet geluidhinder vastgestelde geluidzone van een weg.

Op de Grote Hout- of Koningsweg was voorheen sprake van een snelheidsregime van maximaal 50 km/u. Door de gemeente is echter aangegeven dat in de huidige situatie sprake is van een snelheidsregime van maximaal 30 km/u. Op de overige wegen nabij het plangebied, zoals de Duinvlietstraat en het Stratingplantsoen, is eveneens sprake van een snelheidsregime van maximaal 30 km/u. Conform de Wgh artikel 74 lid 2 b bevindt zich langs een weg geen geluidzone indien op deze wegen een maximale snelheid van 30 km/u geldt.

Echter, in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing is de zogenaamde gesommeerde L_{som} en gecumuleerde geluidbelasting L_{cum} bepaald waarbij tevens de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op deze 30 km/u-wegen beschouwd is.

Railverkeerslawaai

Op relatief korte afstand van de voorgenomen woningen bevindt zich een spoorlijn ten behoeve van de inrichting Tata Steel (Gildenspoor). Deze spoorlijn maakt géén onderdeel uit van het netwerk van hoofdspoorwegen waarop de geluidproductieplafonds van toepassing zijn. De spoorlijn door de kern van Velsen-Noord is evenmin opgenomen in het zonebeheersmodel van het gezonnerde industrieterrein IJmond.

Vanwege het ontbreken van een duidelijk toetsingskader is in overleg met de Omgevingsdienst IJmond besproken dat de geluidbelasting ten gevolge van het Gildenspoor getoetst wordt aan de van toepassing zijnde grenswaarden uit de Wet geluidhinder (railverkeerslawaai).

Industrielawaai

De onderhavige locatie is gelegen binnen de wettelijk vastgestelde geluidzone van het gezonnerde industrieterrein IJmond (inclusief Haven-West).

Door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is aangegeven dat de ontwikkeling niet gelegen is in de geluidzone van industrieterrein De Pijp in Beverwijk.

Luchtvaartlawaaï

In een eerder advies van de Omgevingsdienst IJmond (d.d. 30 oktober 2017) is ten aanzien van het aspect luchtvaartlawaaï het navolgende aangegeven:

Citaat.

Het plangebied ligt binnen de 20 KE contour vanwege Schiphol uit de provinciale ruimtelijke verordening. Binnen de 20 KE contour zijn geen nieuwe uitleglocaties voor woningbouw mogelijk. Dit plan maakt geen uitleglocatie voor nieuwe woningbouw mogelijk. Er is sprake van een inbreidingsproject binnen bestaand bebouwd gebied. De ligging binnen de 20 KE contour vormt dan ook geen belemmering voor het plan.

Einde citaat.

Gezien bovenstaande is het aspect luchtvaartlawaaï in deze rapportage buiten beschouwing gelaten.

3 Grenswaarden en wettelijke aspecten

3.1 Wegverkeerslawaai

Conform de Wgh artikel 74 lid 2b bevindt zich langs een weg geen geluidzone indien op deze wegen een maximale snelheid van 30 km/u geldt. Voor wegen zonder geluidzone gelden formeel geen eisen ten aanzien van de maximaal toelaatbare geluidbelastingen. Echter, in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing dient de zogenaamde gecumuleerde geluidbelasting L_{cum} bepaald te worden, waarbij tevens de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op deze 30 km/u-wegen beschouwd dient te worden. Bij deze cumulatie dient gebruik te worden gemaakt van de in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 beschreven dosismaat L_{cum} .

3.2 Railverkeerslawaai

Voor de geluidbelasting, ten gevolge van railverkeer op gevels van woningen, geldt volgens het Besluit geluidhinder (Bgh) een voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 55$ dB. De gemeentelijke overheid heeft conform artikel 4.10 van het Bgh in een aantal situaties de bevoegdheid om van de waarde van 55 dB af te wijken en een hogere grenswaarde vast te stellen tot een maximum van 68 dB.

3.3 Industrielawaai

Voor de geluidbelasting ten gevolge van gezoneerde industrieterreinen op gevels van woningen geldt volgens de Wet geluidhinder (Wgh) een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De gemeentelijke overheid heeft in een aantal situaties de bevoegdheid om van de waarde van 50 dB(A) af te wijken en een hogere grenswaarde vast te stellen tot een maximum van 55 dB(A) voor nieuwe situaties.

3.4 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Velsen heeft geen vastgesteld geluidbeleid ten aanzien van het verlenen van hogere grenswaarden.

4 Berekeningen

4.1 Wegverkeerslawaa i

Rekenmethode

Voor de berekening met betrekking tot wegverkeer is gebruik gemaakt van een rekenmodel (Geomilieu V4.41) dat gebaseerd is op de Standaardrekenmethode 2 (SRMII) zoals genoemd in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' (Rmg2012).

De geluidbelasting ter hoogte van de geprojecteerde woningen is bepaald op een hoogte van 1,5 / 4,5 / 7,5 / 10,5 meter. In bijlage 1 is een plot van het akoestisch rekenmodel opgenomen.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de beschouwde 30 km/u-wegen zijn aangeleverd door de Omgevingsdienst IJmond. De aangeleverde gegevens betreffen de intensiteiten voor prognosejaar 2030.

In bijlage 2 zijn de aangeleverde gegevens alsmede de relevante invoergegevens van het akoestisch rekenmodel opgenomen.

Rekenresultaten

De gesommeerde geluidbelasting ten gevolge van alle omliggende wegen bedraagt maximaal $L_{den} = 59$ dB incl. 0 dB aftrek ex artikel 3.4 Rmg2012 ter hoogte van de gevels aan de straatzijde van het Stratingplantsoen.

Het complete overzicht van optredende gesommeerde geluidbelastingen per toetspunt is opgenomen in bijlage 3.

4.2 Railverkeerslawaa i

Rekenmethode

Voor de berekening met betrekking tot railverkeer is vanwege de aangeleverde gegevens gebruik gemaakt van een rekenmodel (Geomilieu V4.41) dat gebaseerd is op de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai.

Railverkeersgegevens

De intensiteiten en het bronvermogen van het Gildenspoor zijn aangeleverd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Verder is door de Omgevingsdienst het navolgende opgemerkt:

Citaat:

Voor het Gilden spoor zijn een aantal maatregelen van kracht.

- *Maximum toegestane en gelijkmatige snelheid is 15 km/uur en onnodig stoppen is niet toegestaan.*
- *Opstellen van treinen en het maken van onnodige steekbewegingen is niet toegestaan.*
- *Er wordt vetsmering ter voorkoming van booggeluid toegepast.*
- *Het gebruiken van geluidsignalen mag enkel bij dreigend gevaar.*
- *Een transport mag niet meer dan 12 wagons bevatten.*
- *Transporten mogen uitsluitend trekkend uitgevoerd worden.*
- *Bij Tata Steel zijn 2 typen treinlocomotieven in gebruik. Enkel het stillere type mag bij het Gilden spoor worden gebruikt.*
- *In de bocht is afscherming met absorptie aangebracht.*

Einde citaat:

In bijlage 4 zijn de aangeleverde gegevens opgenomen.

Rekenresultaten

Uit de rekenresultaten zoals opgenomen in bijlage 5, volgt dat de optredende geluidbelasting ten gevolge van het treinverkeer op het Gildenspoor maximaal $L_{den} = 52$ dB bedraagt op de gevels aan de NW-zijde van het plangebied.

4.3 Industrielawaai

Uitgangspunten

Op basis van het actuele zonemodel van Industrierrein IJmond (inclusief Havens-West) is door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied de optredende geluidbelasting ten gevolge van Industrielawaai berekend ter hoogte van de grenzen van het plangebied.

Door de omgevingsdienst is hierbij aangegeven dat de vergunde rechten van Tata Steel zijn gerespecteerd door middel van een groepsreductie gebaseerd vergunningpunt IP9. De geluidruimteclaim van Tennet ten behoeve van een transformatorstation op het terrein van Tata Steel is opgenomen in het zonebewakingsmodel.

Rekenresultaten

Uit de aangeleverde rekenresultaten zoals opgenomen in bijlage 6, volgt dat de optredende geluidbelasting ten gevolge van het Industrielawaai maximaal $L_{etmaal} = 55$ dB(A) bedraagt.

4.4 Gecumuleerde geluidbelasting

In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing is de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van de omliggende wegen, het Gildenspoor en het industrielaawaai bepaald. Daar bij de bepaling van de geluidbelasting ten gevolge van het industrieterrein IJmond afwijkende toetspunten zijn gehanteerd en gerekend is zonder de te realiseren bebouwing, is voor alle toetspunten uitgegaan van de maximaal berekende waarde van 55 dB(A).

De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van alle relevante geluidbronnen in de omgeving bedraagt maximaal $L_{cum} = 61$ dB incl. 0 dB aftrek ex artikel 3.4 Rmg2012.

Het complete overzicht van optredende gesommeerde geluidbelastingen per toetspunt is opgenomen in bijlage 7.

5 Beoordeling

5.1 Wegverkeerslawaai

Daar de onderhavige locatie niet is gelegen binnen de conform de Wet geluidhinder vastgestelde geluidzone van een weg, is toetsing aan de grenswaarden voor wegverkeerslawaai conform de Wet geluidhinder niet aan de orde.

5.2 Railverkeerslawaai

Uit de berekeningsresultaten zoals weergegeven in bijlage 5, volgt dat ten gevolge van het Gildenspoor de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 55$ dB ter hoogte van de toekomstige woningbouw niet wordt overschreden.

Geconcludeerd kan worden dat vanuit de Wet geluidhinder dan ook geen bezwaren bestaan ten aanzien van de voorgenomen woningen; een procedure “hogere grenswaarde” inzake het Gildenspoor is dan ook niet aan de orde.

5.3 Industrielawaai

Uit de berekeningsresultaten zoals weergegeven in bijlage 6, volgt dat ten gevolge van het Gildenspoor de voorkeursgrenswaarde van $L_{etmaal} = 50$ dB(A) ter hoogte van de toekomstige woningbouw met maximaal 5 dB(A) wordt overschreden, de maximale grenswaarde van $L_{etmaal} = 55$ dB(A) wordt niet overschreden.

Daar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden, is door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied geadviseerd ten gevolge van het gezonnerde industrieterrein IJmond een “hogere grenswaarde” aan te vragen tot 55 dB(A) voor het gehele plan (maximaal 45 woningen). De waarde van 55 dB(A) sluit tevens aan bij de in de omgeving vastgestelde maximaal toelaatbare geluidbelastingen (MTG) in het kader van het aanvullende saneringsprogramma industrieterrein IJmond.

6 Conclusie

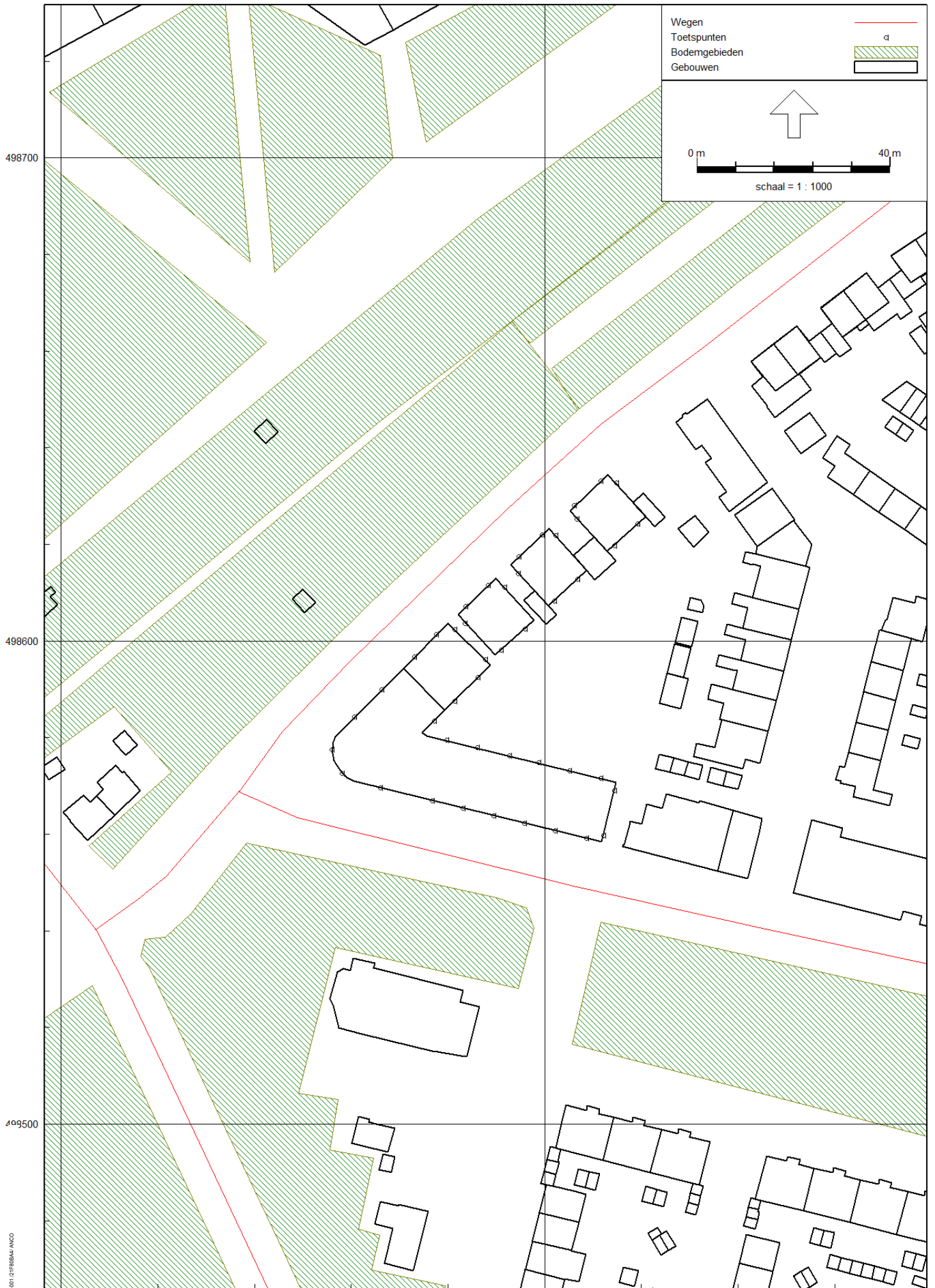
Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat realisatie van de geluidgevoelige bestemming (woningen) mogelijk is binnen de kaders van de Wet geluidhinder.

Daar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ten gevolge van het industrieterrein IJmond wordt overschreden, is door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied geadviseerd ten gevolge van het gezonnerde industrieterrein IJmond een "hogere grenswaarde" vast te stellen tot 55 dB(A) voor het gehele plan (maximaal 45 woningen).


Zoetermeer,

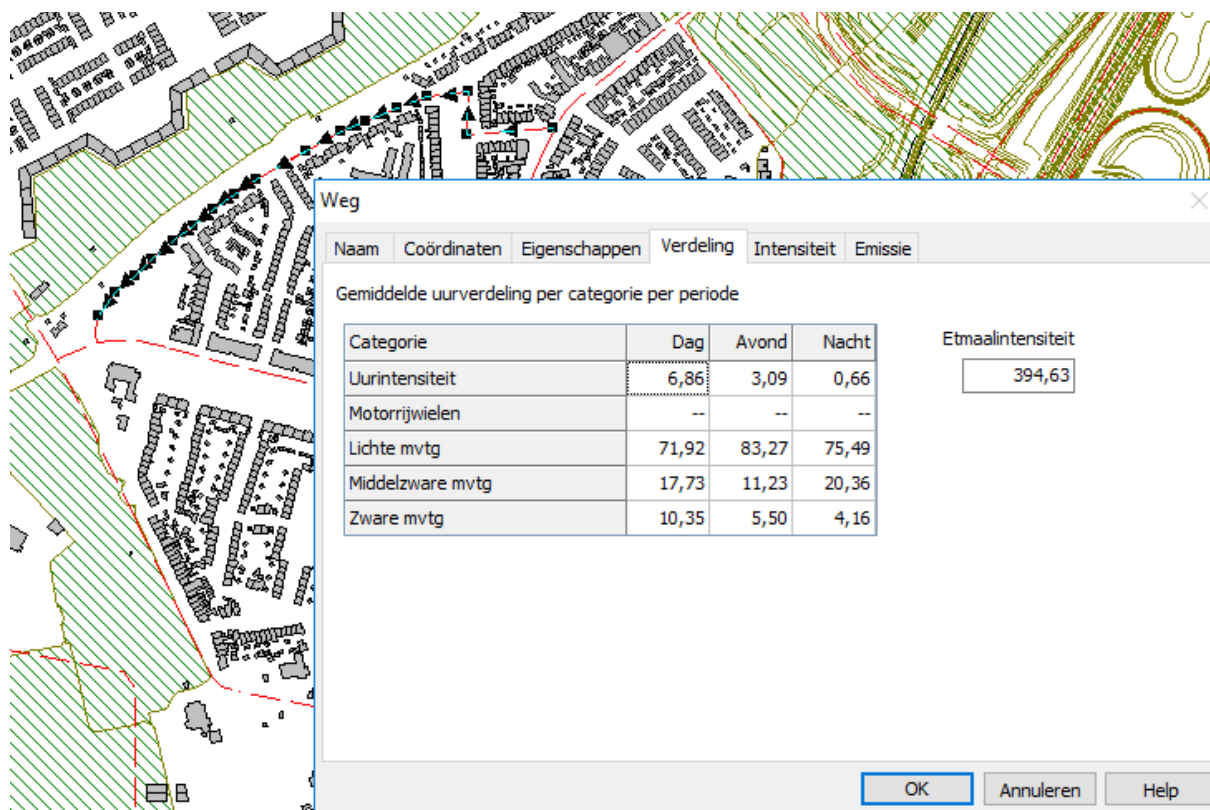
Dit rapport bevat 13 pagina's en 7 bijlagen.

Plot akoestisch rekenmodel wegverkeerslawaai

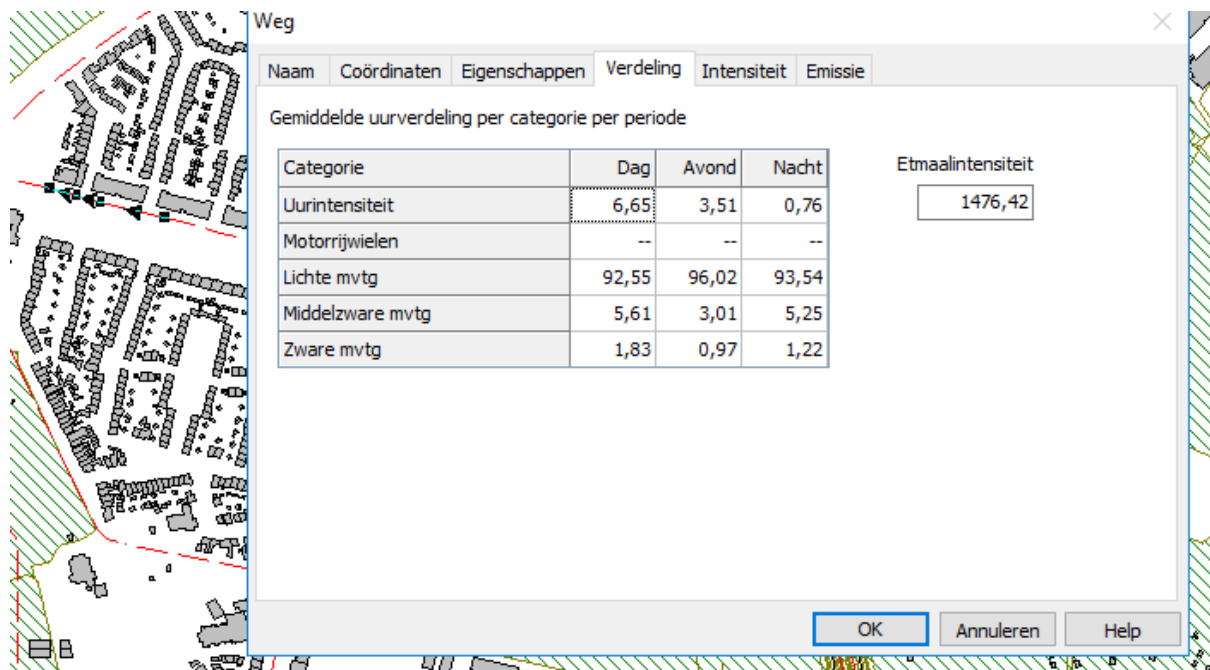


Aangeleverde verkeersgegevens
Relevante invoergegevens rekenmodel wegverkeerslawaa

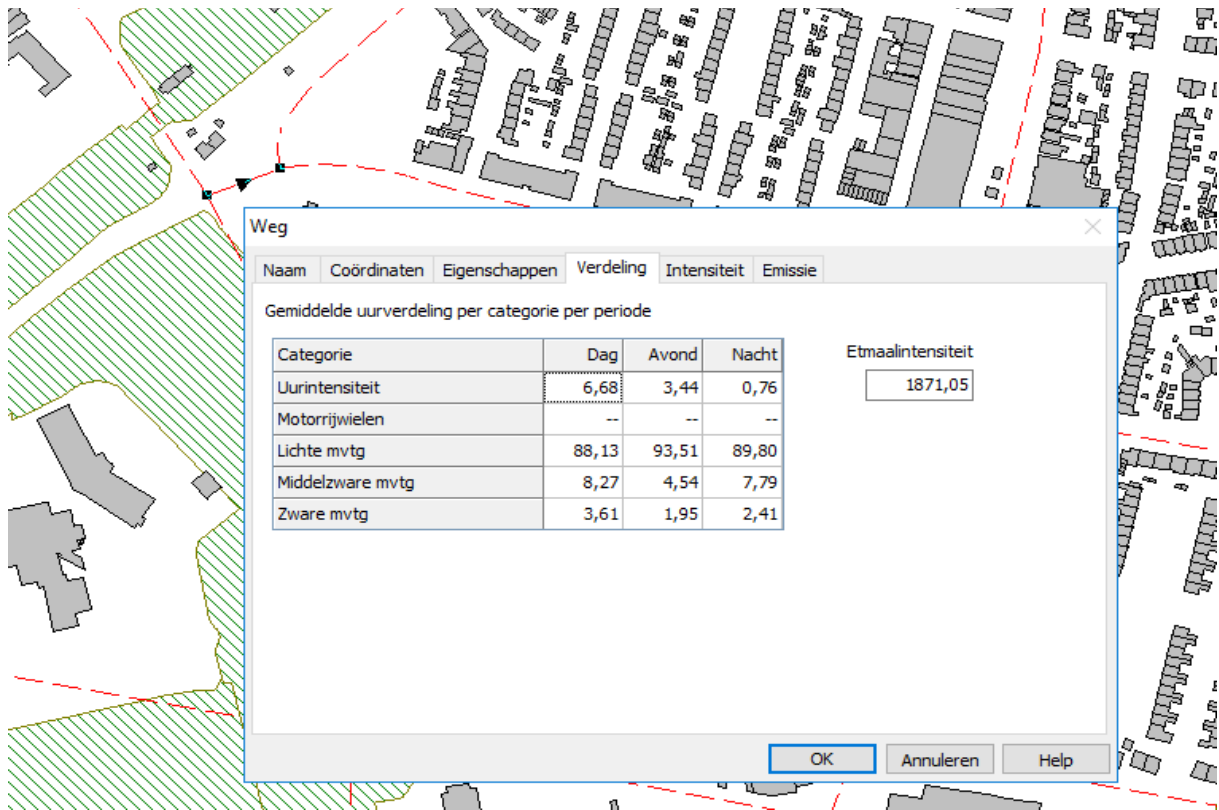
Duinvlietstraat, 30 km/uur klinkers keper



Stratingplantsoen, 30 km uur. Klinkers keper

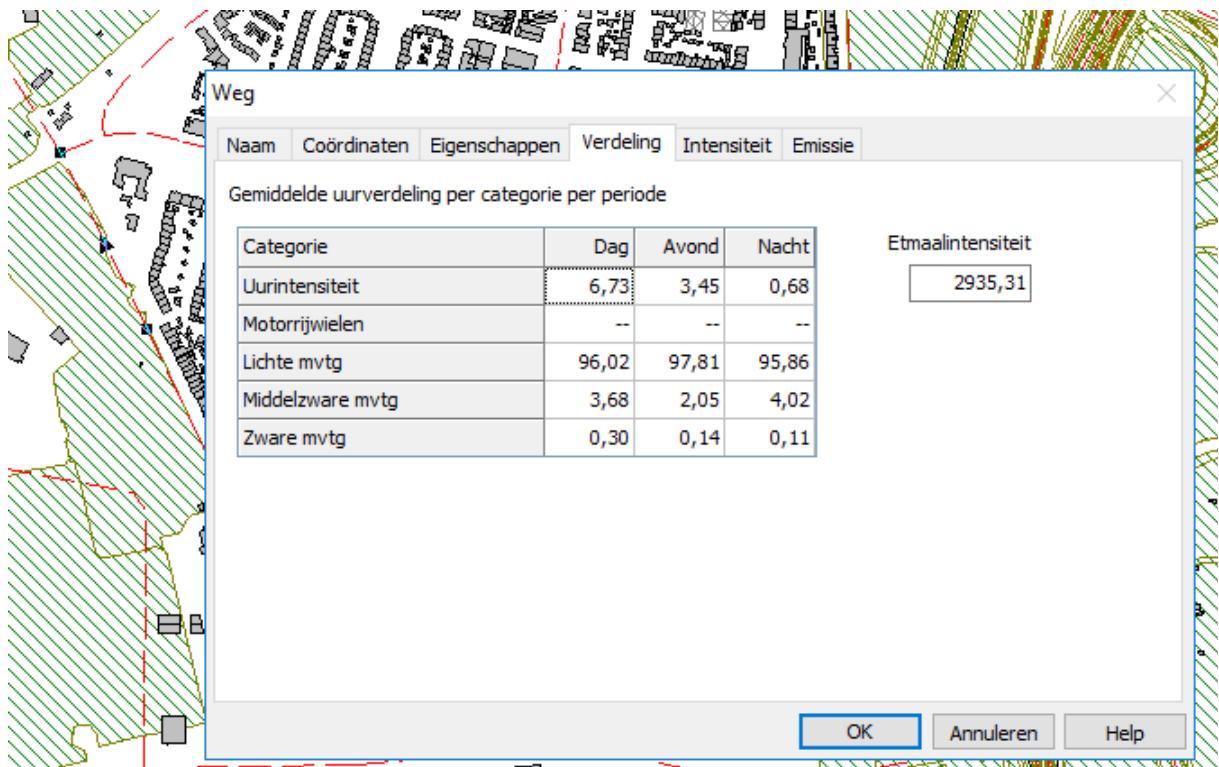


Stratingplantsoen 30 km/uur, klinkers keper

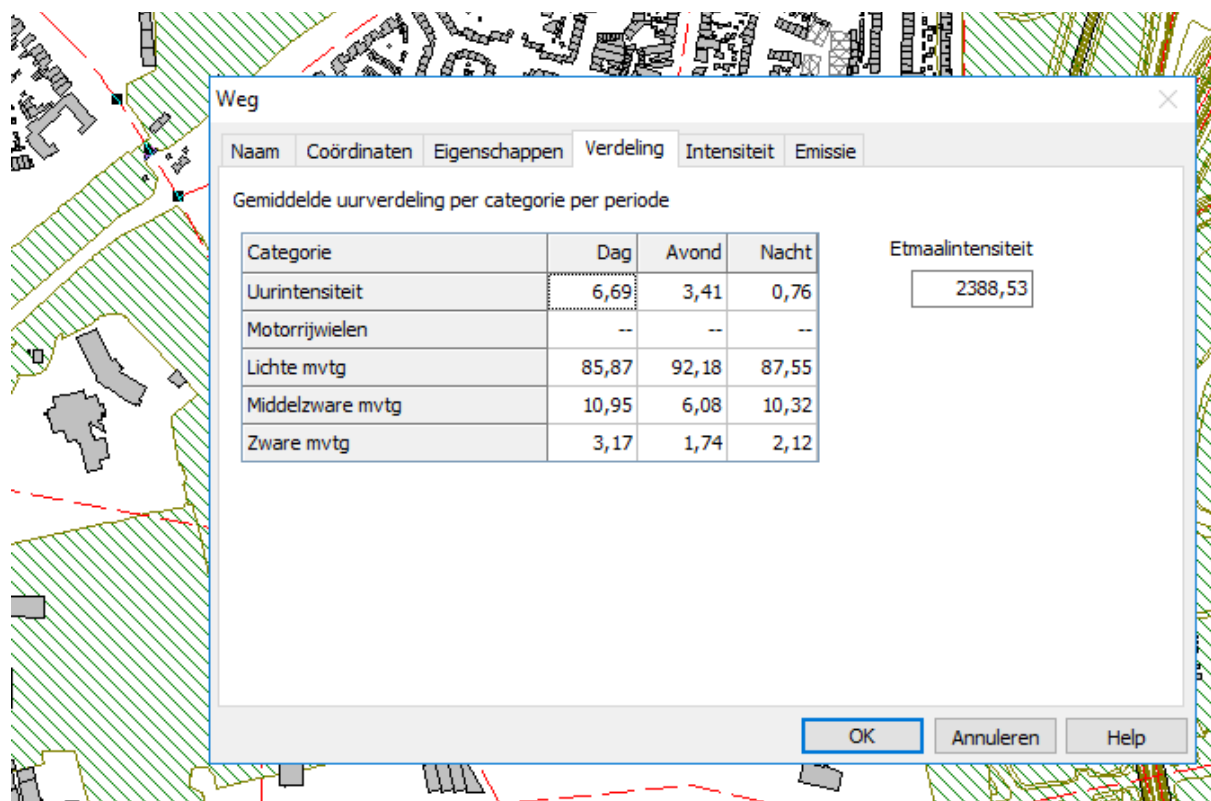


Zeeuwstraat: niet opgenomen in model, te verwaarlozen.

Grote hout of Koningsweg, 30 km/uur, klinkers keper



Grote hout of Koningsweg, 50 km/uur, dab



Conform email d.d. 7 november 2018 van OD IJmond:

Grote hout of Koningsweg, 30 km/h, klinkers

Invoergegevens akoestisch rekenmodel wegverkeerslawaaai

Model: Wegverkeer [30 km/u-wegen]
 Rapport H 6730-4-RA-001 - Triangel-Stratingplantsoen Velsen Noord
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))
Weg 1	Duinvlietstraat, 30 km/h klinkers keper	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Weg 2	Stratingplantsoen, 30 km/h klinkers keper	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Weg 3	Stratingplantsoen, 30 km/h klinkers keper	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Weg 4	Grote hout of Koningsweg, 30 km/uur, klinkers	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
Weg 5	Grote hout of Koningsweg, 30 km/uur, klinkers	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30

Invoergegevens akoestisch rekenmodel wegverkeerslawaai

Model: Wegverkeer [30 km/u-wegen]
 Rapport H 6730-4-RA-001 - Triangel-Stratingplantsoen Velsen Noord
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)
Weg 1	30	--	30	30	30	--	394,63	6,86	3,09	0,66	--	--	--	--	--	71,92	83,27	75,49	--	17,73	11,23	20,36	--	10,35
Weg 2	30	--	30	30	30	--	1476,42	6,65	3,51	0,76	--	--	--	--	--	92,55	96,02	93,54	--	5,61	3,01	5,25	--	1,83
Weg 3	30	--	30	30	30	--	1871,05	6,68	3,44	0,76	--	--	--	--	--	88,13	93,51	89,80	--	8,27	4,54	7,79	--	3,61
Weg 4	30	--	30	30	30	--	2935,31	6,73	3,45	0,68	--	--	--	--	--	96,02	97,81	95,86	--	3,68	2,05	4,02	--	0,30
Weg 5	30	--	30	30	30	--	2388,53	6,69	3,41	0,76	--	--	--	--	--	85,87	92,18	87,55	--	10,95	6,08	10,32	--	3,17

Invoergegevens akoestisch rekenmodel wegverkeerslawaai

Model: Wegverkeer [30 km/u-wegen]
 Rapport H 6730-4-RA-001 - Triangel-Stratingplantsoen Velsen Noord
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
Weg 1	5,50	4,16	--	--	--	--	--	19,47	10,15	1,97	--	4,80	1,37	0,53	--	2,80	0,67	0,11	--	82,18	88,08	97,39	92,81
Weg 2	0,97	1,22	--	--	--	--	--	90,87	49,76	10,50	--	5,51	1,56	0,59	--	1,80	0,50	0,14	--	83,69	88,75	97,44	94,98
Weg 3	1,95	2,41	--	--	--	--	--	110,15	60,19	12,77	--	10,34	2,92	1,11	--	4,51	1,26	0,34	--	86,00	91,41	100,41	97,01
Weg 4	0,14	0,11	--	--	--	--	--	189,68	99,05	19,13	--	7,27	2,08	0,80	--	0,59	0,14	0,02	--	85,41	89,85	97,99	97,00
Weg 5	1,74	2,12	--	--	--	--	--	137,21	75,08	15,89	--	17,50	4,95	1,87	--	5,07	1,42	0,38	--	87,54	92,92	102,14	98,15

Invoergegevens akoestisch rekenmodel wegverkeerslawaai

Model: Wegverkeer [30 km/u-wegen]
 Rapport H 6730-4-RA-001 - Triangel-Stratingplantsoen Velsen Noord
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
Weg 1	94,72	89,06	84,33	82,17	76,94	82,57	91,73	87,76	90,10	84,17	79,33	76,55	71,44	76,94	86,54	81,29	83,72	78,10	73,24	71,07
Weg 2	97,96	91,62	86,61	82,44	79,63	84,28	92,27	91,48	94,73	88,14	83,05	77,62	73,93	78,82	87,44	85,23	88,36	81,96	76,91	72,44
Weg 3	99,63	93,52	88,61	85,29	81,56	86,60	95,10	93,09	96,07	89,66	84,65	80,22	76,10	81,33	90,31	87,06	89,89	83,71	78,74	75,16
Weg 4	100,42	93,83	88,70	83,18	81,67	85,78	93,01	93,77	97,31	90,56	85,39	78,71	75,50	79,90	88,15	86,98	90,44	83,87	78,73	73,26
Weg 5	100,80	94,80	89,89	86,88	82,99	88,04	96,81	94,18	97,17	90,85	85,84	81,76	77,70	82,92	92,14	88,25	91,08	85,02	80,06	76,85

Invoergegevens akoestisch rekenmodel wegverkeerslawaai

Model: Wegverkeer [30 km/u-wegen]
Rapport H 6730-4-RA-001 - Triangel-Stratingplantsoen Velsen Noord
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Weg 1	--	--	--	--	--	--	--	--
Weg 2	--	--	--	--	--	--	--	--
Weg 3	--	--	--	--	--	--	--	--
Weg 4	--	--	--	--	--	--	--	--
Weg 5	--	--	--	--	--	--	--	--

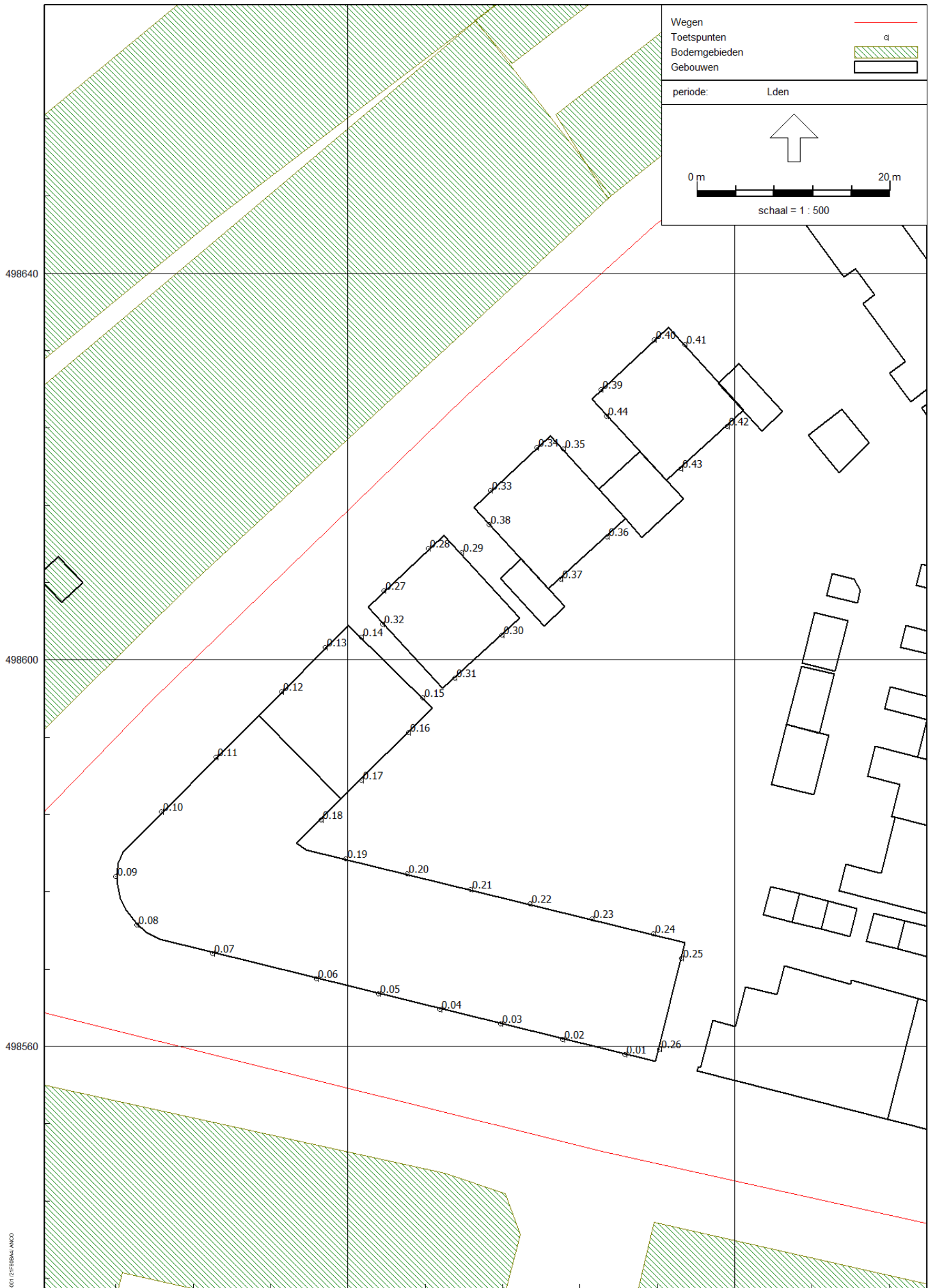
Model: Wegverkeer [30 km/u-wegen]
 Rapport H 6730-4-RA-001 - Triangel-Stratingplantsoen Velsen Noord
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
0.01	Z-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.02	Z-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.03	Z-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.04	Z-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.05	Z-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.06	Z-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.07	Z-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.08	Z-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.09	W-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.10	NW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.11	NW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.12	NW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.13	NW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.14	NO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.15	NO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.16	ZO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.17	ZO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.18	ZO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.19	N-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.20	N-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.21	N-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.22	N-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.23	N-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.24	N-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.25	O-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.26	O-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
0.27	NW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.28	NW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.29	NO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.30	ZO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.31	ZO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.32	ZW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.33	NW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.34	NW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.35	NO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.36	ZO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.37	ZO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.38	ZW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.39	NW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.40	NW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.41	NO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.42	ZO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.43	ZO-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
0.44	ZW-gevel	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: Wegverkeer [30 km/u-wegen]
Rapport H 6730-4-RA-001 - Triangel-Stratingplantsoen Velsen Noord
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Ballastbed		1,00
Ballastbed		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00
Groen		1,00

Rekenresultaten wegverkeer (gesommeerd)





Geluidbelasting wegverkeer

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeer [30 km/u-wegen]
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
0.01_A	Z-gevel	1,50	58,38
0.01_B	Z-gevel	4,50	58,39
0.01_C	Z-gevel	7,50	57,99
0.01_D	Z-gevel	10,50	57,42
0.02_A	Z-gevel	1,50	58,38
0.02_B	Z-gevel	4,50	58,41
0.02_C	Z-gevel	7,50	58,01
0.02_D	Z-gevel	10,50	57,45
0.03_A	Z-gevel	1,50	58,39
0.03_B	Z-gevel	4,50	58,44
0.03_C	Z-gevel	7,50	58,04
0.03_D	Z-gevel	10,50	57,49
0.04_A	Z-gevel	1,50	58,42
0.04_B	Z-gevel	4,50	58,49
0.04_C	Z-gevel	7,50	58,11
0.04_D	Z-gevel	10,50	57,56
0.05_A	Z-gevel	1,50	58,46
0.05_B	Z-gevel	4,50	58,55
0.05_C	Z-gevel	7,50	58,17
0.05_D	Z-gevel	10,50	57,63
0.06_A	Z-gevel	1,50	58,52
0.06_B	Z-gevel	4,50	58,61
0.06_C	Z-gevel	7,50	58,25
0.06_D	Z-gevel	10,50	57,71
0.07_A	Z-gevel	1,50	58,72
0.07_B	Z-gevel	4,50	58,84
0.07_C	Z-gevel	7,50	58,51
0.07_D	Z-gevel	10,50	57,99
0.08_A	Z-gevel	1,50	58,51
0.08_B	Z-gevel	4,50	58,63
0.08_C	Z-gevel	7,50	58,35
0.08_D	Z-gevel	10,50	57,85
0.09_A	W-gevel	1,50	57,83
0.09_B	W-gevel	4,50	57,95
0.09_C	W-gevel	7,50	57,65
0.09_D	W-gevel	10,50	57,14
0.10_A	NW-gevel	1,50	57,46
0.10_B	NW-gevel	4,50	57,49
0.10_C	NW-gevel	7,50	57,05
0.10_D	NW-gevel	10,50	56,47
0.11_A	NW-gevel	1,50	57,20
0.11_B	NW-gevel	4,50	57,21
0.11_C	NW-gevel	7,50	56,73
0.11_D	NW-gevel	10,50	56,13
0.12_A	NW-gevel	1,50	57,08
0.12_B	NW-gevel	4,50	57,04
0.12_C	NW-gevel	7,50	56,51
0.13_A	NW-gevel	1,50	57,09
0.13_B	NW-gevel	4,50	57,02
0.13_C	NW-gevel	7,50	56,45
0.14_A	NO-gevel	1,50	52,40
0.14_B	NO-gevel	4,50	52,18
0.14_C	NO-gevel	7,50	51,66
0.15_A	NO-gevel	1,50	45,60
0.15_B	NO-gevel	4,50	45,61
0.15_C	NO-gevel	7,50	45,63
0.16_A	ZO-gevel	1,50	34,88
0.16_B	ZO-gevel	4,50	35,47
0.16_C	ZO-gevel	7,50	36,44
0.17_A	ZO-gevel	1,50	34,36
0.17_B	ZO-gevel	4,50	35,16
0.17_C	ZO-gevel	7,50	36,24
0.18_A	ZO-gevel	1,50	34,06
0.18_B	ZO-gevel	4,50	34,95
0.18_C	ZO-gevel	7,50	36,39
0.18_D	ZO-gevel	10,50	37,89
0.19_A	N-gevel	1,50	34,42
0.19_B	N-gevel	4,50	35,19
0.19_C	N-gevel	7,50	36,49
0.19_D	N-gevel	10,50	38,41
0.20_A	N-gevel	1,50	34,84
0.20_B	N-gevel	4,50	35,64
0.20_C	N-gevel	7,50	37,12
0.20_D	N-gevel	10,50	38,97
0.21_A	N-gevel	1,50	34,85
0.21_B	N-gevel	4,50	35,87
0.21_C	N-gevel	7,50	37,31
0.21_D	N-gevel	10,50	39,61
0.22_A	N-gevel	1,50	36,01
0.22_B	N-gevel	4,50	37,11
0.22_C	N-gevel	7,50	38,21
0.22_D	N-gevel	10,50	39,80
0.23_A	N-gevel	1,50	36,52
0.23_B	N-gevel	4,50	38,08
0.23_C	N-gevel	7,50	39,20
0.23_D	N-gevel	10,50	40,35
0.24_A	N-gevel	1,50	37,32
0.24_B	N-gevel	4,50	38,33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V4.41

25-09-2019 14:36:02

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeer [30 km/u-wegen]
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
0.24_C	N-gevel	7,50	39,52
0.24_D	N-gevel	10,50	40,84
0.25_A	O-gevel	1,50	48,43
0.25_B	O-gevel	4,50	48,46
0.25_C	O-gevel	7,50	48,38
0.25_D	O-gevel	10,50	48,31
0.26_A	O-gevel	1,50	54,39
0.26_B	O-gevel	4,50	54,38
0.26_C	O-gevel	7,50	53,96
0.26_D	O-gevel	10,50	53,44
0.27_A	NW-gevel	1,50	57,01
0.27_B	NW-gevel	4,50	56,91
0.27_C	NW-gevel	7,50	56,34
0.28_A	NW-gevel	1,50	56,94
0.28_B	NW-gevel	4,50	56,84
0.28_C	NW-gevel	7,50	56,25
0.29_A	NO-gevel	1,50	52,06
0.29_B	NO-gevel	4,50	51,83
0.29_C	NO-gevel	7,50	51,39
0.30_A	ZO-gevel	1,50	34,84
0.30_B	ZO-gevel	4,50	35,28
0.30_C	ZO-gevel	7,50	36,57
0.31_A	ZO-gevel	1,50	34,88
0.31_B	ZO-gevel	4,50	35,12
0.31_C	ZO-gevel	7,50	36,37
0.32_A	ZW-gevel	1,50	51,83
0.32_B	ZW-gevel	4,50	51,59
0.32_C	ZW-gevel	7,50	51,08
0.33_A	NW-gevel	1,50	56,82
0.33_B	NW-gevel	4,50	56,72
0.33_C	NW-gevel	7,50	56,17
0.34_A	NW-gevel	1,50	56,81
0.34_B	NW-gevel	4,50	56,70
0.34_C	NW-gevel	7,50	56,14
0.35_A	NO-gevel	1,50	53,01
0.35_B	NO-gevel	4,50	52,42
0.35_C	NO-gevel	7,50	51,94
0.36_A	ZO-gevel	1,50	35,93
0.36_B	ZO-gevel	4,50	36,38
0.36_C	ZO-gevel	7,50	37,66
0.37_A	ZO-gevel	1,50	35,49
0.37_B	ZO-gevel	4,50	35,49
0.37_C	ZO-gevel	7,50	36,76
0.38_A	ZW-gevel	1,50	52,55
0.38_B	ZW-gevel	4,50	51,96
0.38_C	ZW-gevel	7,50	51,52
0.39_A	NW-gevel	1,50	56,74
0.39_B	NW-gevel	4,50	56,62
0.39_C	NW-gevel	7,50	56,05
0.40_A	NW-gevel	1,50	56,83
0.40_B	NW-gevel	4,50	56,69
0.40_C	NW-gevel	7,50	56,09
0.41_A	NO-gevel	1,50	53,31
0.41_B	NO-gevel	4,50	52,85
0.41_C	NO-gevel	7,50	52,31
0.42_A	ZO-gevel	1,50	37,14
0.42_B	ZO-gevel	4,50	37,03
0.42_C	ZO-gevel	7,50	38,33
0.43_A	ZO-gevel	1,50	36,56
0.43_B	ZO-gevel	4,50	35,52
0.43_C	ZO-gevel	7,50	36,78
0.44_A	ZW-gevel	1,50	52,69
0.44_B	ZW-gevel	4,50	52,07
0.44_C	ZW-gevel	7,50	51,67

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V4.41

25-09-2019 14:36:02

Aangeleverde gegevens Gildenspoor

Geachte heer ██████████

Onderstaand de intensiteiten en bronvermogen van het Gilden spoor.

Voor het Gilden spoor zijn een aantal maatregelen van kracht.

Maximum toegestane en gelijkmatige snelheid is 15 km/uur en onnodig stoppen is niet toegestaan.

Opstellen van treinen en het maken van onnodige steekbewegingen is niet toegestaan.

Er wordt vetsmering ter voorkoming van booggeluid toegepast.

Het gebruiken van geluidsignalen mag enkel bij dreigend gevaar.

Een transport mag niet meer dan 12 wagons bevatten.

Transporten mogen uitsluitend trekkend uitgevoerd worden.

Bij Tata Steel zijn 2 typen treinlocomotieven in gebruik.

Enkel het stillere type mag bij het Gilden spoor worden gebruikt.

In de bocht is afscherming met absorptie aangebracht.

Ik hoop dat u hiermee voldoende informatie heeft.

Periode	Van	Tot	Aantal	Cb [dB]
Dag	07:00	19:00	8	30,52
Avond	19:00	23:00	4	28,76
Nacht	23:00	07:00	6	30,01
	--	--	--	--

Frequentie [Hz]	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	Totaal
Lw [dB(A)]	--	85,80	98,90	102,80	106,90	106,90	106,50	104,70	100,60	113,24
Reductie [dB]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--
Lw(tot) [dB(A)]	--	85,80	98,90	102,80	106,90	106,90	106,50	104,70	100,60	113,24

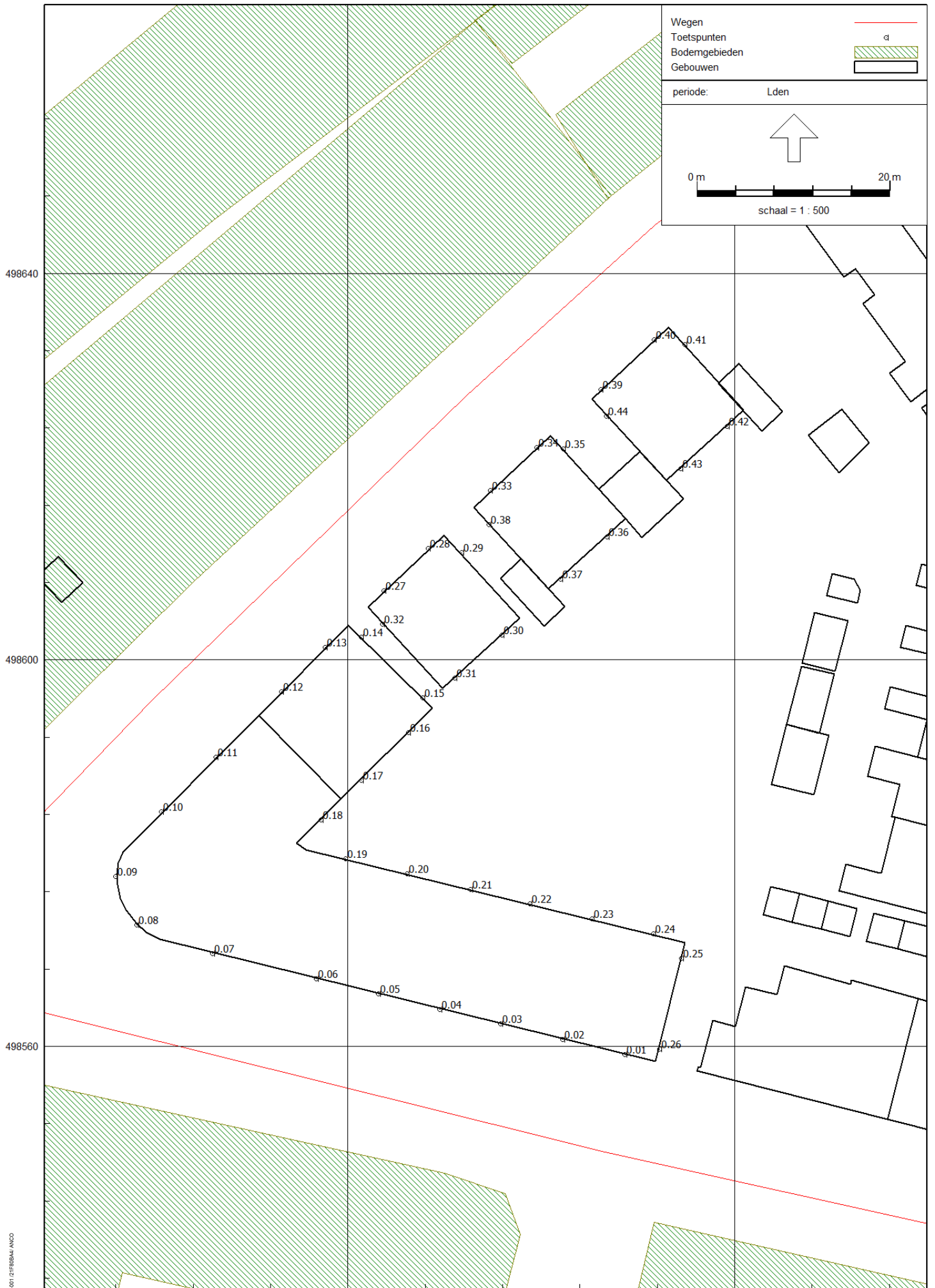
Met vriendelijke groet,

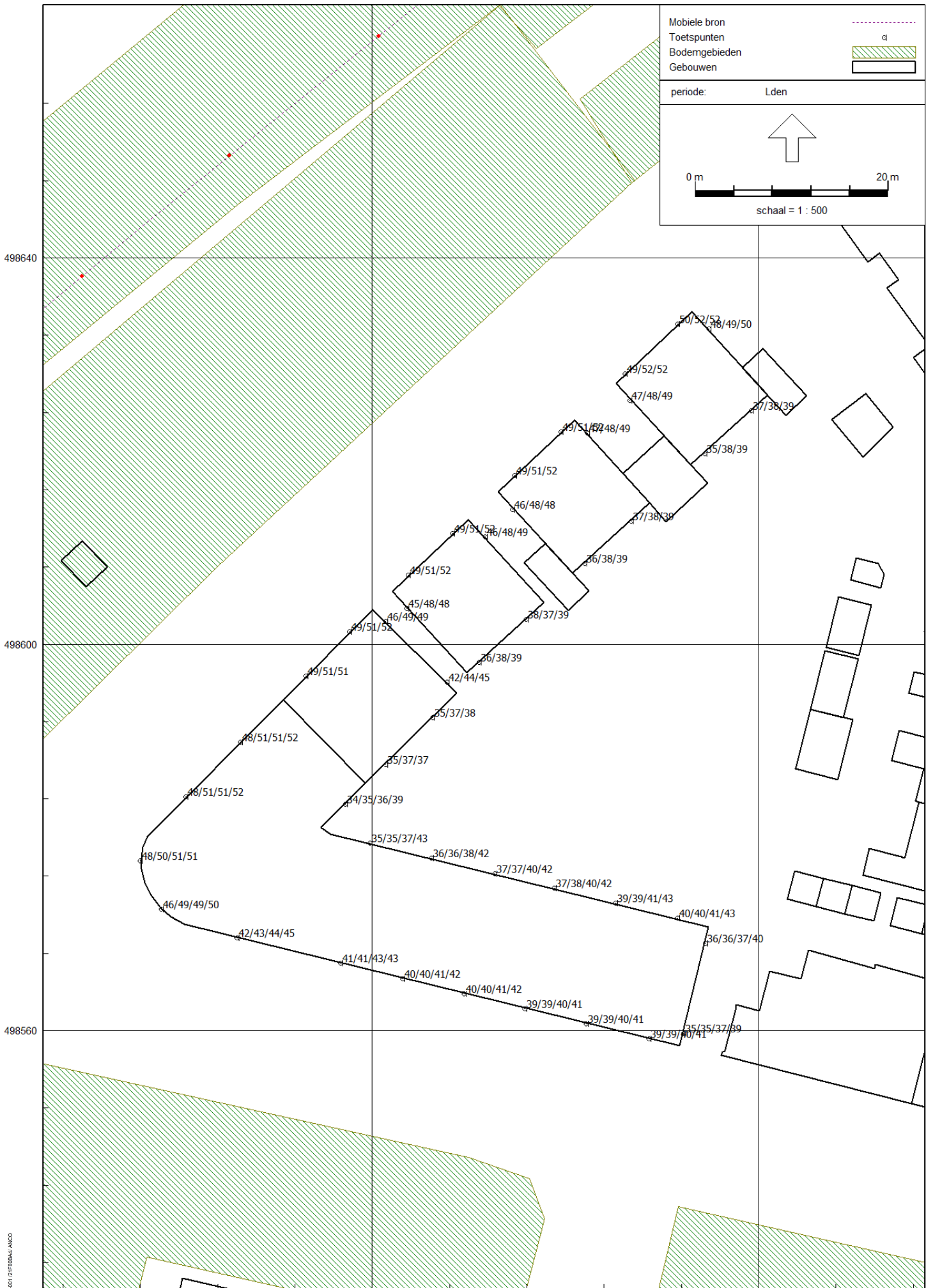
██████████

Vergunningverlener Regulering Milieu & Industrie



Rekenresultaten Gildenspoor





Geluidbelasting railverkeer

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeer [Gildenspoor]
 Laeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
0.01_A	Z-gevel	1,50	39,20
0.01_B	Z-gevel	4,50	39,24
0.01_C	Z-gevel	7,50	40,11
0.01_D	Z-gevel	10,50	40,88
0.02_A	Z-gevel	1,50	39,09
0.02_B	Z-gevel	4,50	39,14
0.02_C	Z-gevel	7,50	40,03
0.02_D	Z-gevel	10,50	40,83
0.03_A	Z-gevel	1,50	38,79
0.03_B	Z-gevel	4,50	38,86
0.03_C	Z-gevel	7,50	39,75
0.03_D	Z-gevel	10,50	41,27
0.04_A	Z-gevel	1,50	39,61
0.04_B	Z-gevel	4,50	39,90
0.04_C	Z-gevel	7,50	40,92
0.04_D	Z-gevel	10,50	41,85
0.05_A	Z-gevel	1,50	39,73
0.05_B	Z-gevel	4,50	40,07
0.05_C	Z-gevel	7,50	41,14
0.05_D	Z-gevel	10,50	41,91
0.06_A	Z-gevel	1,50	40,83
0.06_B	Z-gevel	4,50	41,40
0.06_C	Z-gevel	7,50	42,61
0.06_D	Z-gevel	10,50	43,32
0.07_A	Z-gevel	1,50	41,55
0.07_B	Z-gevel	4,50	42,60
0.07_C	Z-gevel	7,50	43,84
0.07_D	Z-gevel	10,50	44,62
0.08_A	Z-gevel	1,50	46,39
0.08_B	Z-gevel	4,50	48,61
0.08_C	Z-gevel	7,50	49,36
0.08_D	Z-gevel	10,50	49,72
0.09_A	W-gevel	1,50	47,63
0.09_B	W-gevel	4,50	50,09
0.09_C	W-gevel	7,50	50,76
0.09_D	W-gevel	10,50	51,11
0.10_A	NW-gevel	1,50	48,49
0.10_B	NW-gevel	4,50	50,78
0.10_C	NW-gevel	7,50	51,44
0.10_D	NW-gevel	10,50	51,79
0.11_A	NW-gevel	1,50	48,35
0.11_B	NW-gevel	4,50	50,79
0.11_C	NW-gevel	7,50	51,44
0.11_D	NW-gevel	10,50	51,71
0.12_A	NW-gevel	1,50	48,58
0.12_B	NW-gevel	4,50	50,84
0.12_C	NW-gevel	7,50	51,48
0.13_A	NW-gevel	1,50	48,67
0.13_B	NW-gevel	4,50	50,94
0.13_C	NW-gevel	7,50	51,56
0.14_A	NO-gevel	1,50	46,21
0.14_B	NO-gevel	4,50	48,61
0.14_C	NO-gevel	7,50	49,10
0.15_A	NO-gevel	1,50	41,98
0.15_B	NO-gevel	4,50	44,39
0.15_C	NO-gevel	7,50	45,02
0.16_A	ZO-gevel	1,50	35,30
0.16_B	ZO-gevel	4,50	36,74
0.16_C	ZO-gevel	7,50	38,30
0.17_A	ZO-gevel	1,50	35,10
0.17_B	ZO-gevel	4,50	36,70
0.17_C	ZO-gevel	7,50	37,49
0.18_A	ZO-gevel	1,50	33,80
0.18_B	ZO-gevel	4,50	35,39
0.18_C	ZO-gevel	7,50	35,99
0.18_D	ZO-gevel	10,50	38,81
0.19_A	N-gevel	1,50	34,95
0.19_B	N-gevel	4,50	35,21
0.19_C	N-gevel	7,50	36,63
0.19_D	N-gevel	10,50	42,61
0.20_A	N-gevel	1,50	35,90
0.20_B	N-gevel	4,50	36,34
0.20_C	N-gevel	7,50	38,13
0.20_D	N-gevel	10,50	42,42
0.21_A	N-gevel	1,50	36,90
0.21_B	N-gevel	4,50	37,37
0.21_C	N-gevel	7,50	39,53
0.21_D	N-gevel	10,50	42,42
0.22_A	N-gevel	1,50	37,49
0.22_B	N-gevel	4,50	38,19
0.22_C	N-gevel	7,50	40,28
0.22_D	N-gevel	10,50	42,39
0.23_A	N-gevel	1,50	38,66
0.23_B	N-gevel	4,50	39,27
0.23_C	N-gevel	7,50	40,79
0.23_D	N-gevel	10,50	42,68
0.24_A	N-gevel	1,50	39,57
0.24_B	N-gevel	4,50	40,01

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V4.41

25-09-2019 14:39:32

Geluidbelasting railverkeer

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeer [Gildenspoor]
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
0.24_C	N-gevel	7,50	41,30
0.24_D	N-gevel	10,50	43,41
0.25_A	O-gevel	1,50	35,85
0.25_B	O-gevel	4,50	35,74
0.25_C	O-gevel	7,50	37,38
0.25_D	O-gevel	10,50	39,58
0.26_A	O-gevel	1,50	34,72
0.26_B	O-gevel	4,50	34,80
0.26_C	O-gevel	7,50	36,81
0.26_D	O-gevel	10,50	38,86
0.27_A	NW-gevel	1,50	48,81
0.27_B	NW-gevel	4,50	51,06
0.27_C	NW-gevel	7,50	51,65
0.28_A	NW-gevel	1,50	48,86
0.28_B	NW-gevel	4,50	51,11
0.28_C	NW-gevel	7,50	51,67
0.29_A	NO-gevel	1,50	45,91
0.29_B	NO-gevel	4,50	48,20
0.29_C	NO-gevel	7,50	48,68
0.30_A	ZO-gevel	1,50	37,50
0.30_B	ZO-gevel	4,50	37,28
0.30_C	ZO-gevel	7,50	38,81
0.31_A	ZO-gevel	1,50	36,29
0.31_B	ZO-gevel	4,50	37,57
0.31_C	ZO-gevel	7,50	39,11
0.32_A	ZW-gevel	1,50	45,32
0.32_B	ZW-gevel	4,50	47,86
0.32_C	ZW-gevel	7,50	48,39
0.33_A	NW-gevel	1,50	48,93
0.33_B	NW-gevel	4,50	51,16
0.33_C	NW-gevel	7,50	51,72
0.34_A	NW-gevel	1,50	49,06
0.34_B	NW-gevel	4,50	51,30
0.34_C	NW-gevel	7,50	51,83
0.35_A	NO-gevel	1,50	46,89
0.35_B	NO-gevel	4,50	48,48
0.35_C	NO-gevel	7,50	49,00
0.36_A	ZO-gevel	1,50	36,65
0.36_B	ZO-gevel	4,50	37,93
0.36_C	ZO-gevel	7,50	38,68
0.37_A	ZO-gevel	1,50	35,72
0.37_B	ZO-gevel	4,50	38,04
0.37_C	ZO-gevel	7,50	39,28
0.38_A	ZW-gevel	1,50	46,00
0.38_B	ZW-gevel	4,50	47,58
0.38_C	ZW-gevel	7,50	48,23
0.39_A	NW-gevel	1,50	49,37
0.39_B	NW-gevel	4,50	51,55
0.39_C	NW-gevel	7,50	52,07
0.40_A	NW-gevel	1,50	49,58
0.40_B	NW-gevel	4,50	51,78
0.40_C	NW-gevel	7,50	52,26
0.41_A	NO-gevel	1,50	47,73
0.41_B	NO-gevel	4,50	49,15
0.41_C	NO-gevel	7,50	49,66
0.42_A	ZO-gevel	1,50	36,69
0.42_B	ZO-gevel	4,50	38,40
0.42_C	ZO-gevel	7,50	39,48
0.43_A	ZO-gevel	1,50	35,35
0.43_B	ZO-gevel	4,50	37,83
0.43_C	ZO-gevel	7,50	38,95
0.44_A	ZW-gevel	1,50	46,61
0.44_B	ZW-gevel	4,50	48,00
0.44_C	ZW-gevel	7,50	48,66

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V4.41

25-09-2019 14:39:32



Rekenresultaten Industrieterrein IJmond

Notitie

Aan: ██████████

Betreft: Berekening geluidbelasting, Triangel en Stratingplantsoen

Van: ██████████

Telefoon: ██████████

E-mail: ██████████@odnzk.nl

Datum: 6-11-2018

Revisie: 0

Dag ██████,

Hierbij de berekende geluidbelasting op een drietal gevelhoogten, op basis van het actuele zonemodel van industrieterrein IJmond. (dat is inclusief Havens-West).

De vergunde rechten van Tata Steel zijn gerespecteerd d.m.v. een groepsreductie gebaseerd vergunningpunt IP9. De geluidruimteclaim van Tennet t.b.v. een transformatorstation op het terrein van Tata Steel is opgenomen in het zonebewakingsmodel.

De geluidbelasting voor het invallend geluid is berekend op een drietal hoogten ter plaatse van het beoogde woonbestemmingsvlak Triangel en Stratingplantsoen te Velsen-Noord. (Zie figuur 1).

Het bouwplan is niet gelegen in de geluidzone van industrieterrein De Pijp te Beverwijk.

Berekeningsuitkomsten

	Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
1	Strpl 1_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	45,9	43,7	53,7
2	Strpl 1_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	50	46,3	44,1	54,1
3	Strpl 1_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	50	46,5	44,3	54,3
4	Strpl 2_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	45,9	43,8	53,8
5	Strpl 2_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	50	46,2	44,1	54,1
6	Strpl 2_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	50	46,4	44,4	54,4
7	Strpl 3_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	46,1	44	54
8	Strpl 3_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	50	46,4	44,4	54,4
9	Strpl 3_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	51	46,7	44,7	54,7
10	Strpl 4_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	46,1	44,2	54,2
11	Strpl 4_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	51	46,5	44,6	54,6
12	Strpl 4_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	51	46,8	44,8	54,8
13	Strpl 5_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	46,1	44	54
14	Strpl 5_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	51	46,4	44,4	54,4

15	Strpl 5_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	51	46,6	44,6	54,6
16	Strpl 6_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	45,8	43,7	53,7
17	Strpl 6_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	51	46,2	44	54
18	Strpl 6_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	51	46,3	44,2	54,2
19	Strpl 7_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	45,9	43,7	53,7
20	Strpl 7_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	51	46,2	44,1	54,1
21	Strpl 7_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	51	46,4	44,3	54,3
22	Strpl 8_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	46	44	54
23	Strpl 8_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	51	46,4	44,4	54,4
24	Strpl 8_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	51	46,6	44,6	54,6
25	Strpl 9_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	45,9	43,8	53,8
26	Strpl 9_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	50	46,3	44,2	54,2
27	Strpl 9_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	50	46,5	44,4	54,4
28	Strpl 10_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	45,8	43,7	53,7
29	Strpl 10_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	50	46,2	44	54
30	Strpl 10_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	50	46,4	44,3	54,3
31	Strpl 11_A	Stratingplantsoen nieuwbouw	4,5	50	45,8	43,6	53,6
32	Strpl 11_B	Stratingplantsoen nieuwbouw	7,5	50	46,2	44	54
33	Strpl 11_C	Stratingplantsoen nieuwbouw	11,5	50	46,4	44,2	54,2

Conclusie

De woningen in het plan kunnen zonder dove gevels worden gebouwd. Ik adviseer wel voor het gehele plan hogere waarden van 55 dB(A) vast te stellen. Deze waarde sluit aan bij de in de omgeving vastgestelde MTG's bij het aanvullend saneringsprogramma.

Als er nog vragen zijn schroom niet mij te benaderen.

Met vriendelijke groet,

■■■■■
■■■■■■■■■■

Figuur 1



Rekenresultaten gecumuleerde geluidbelasting

