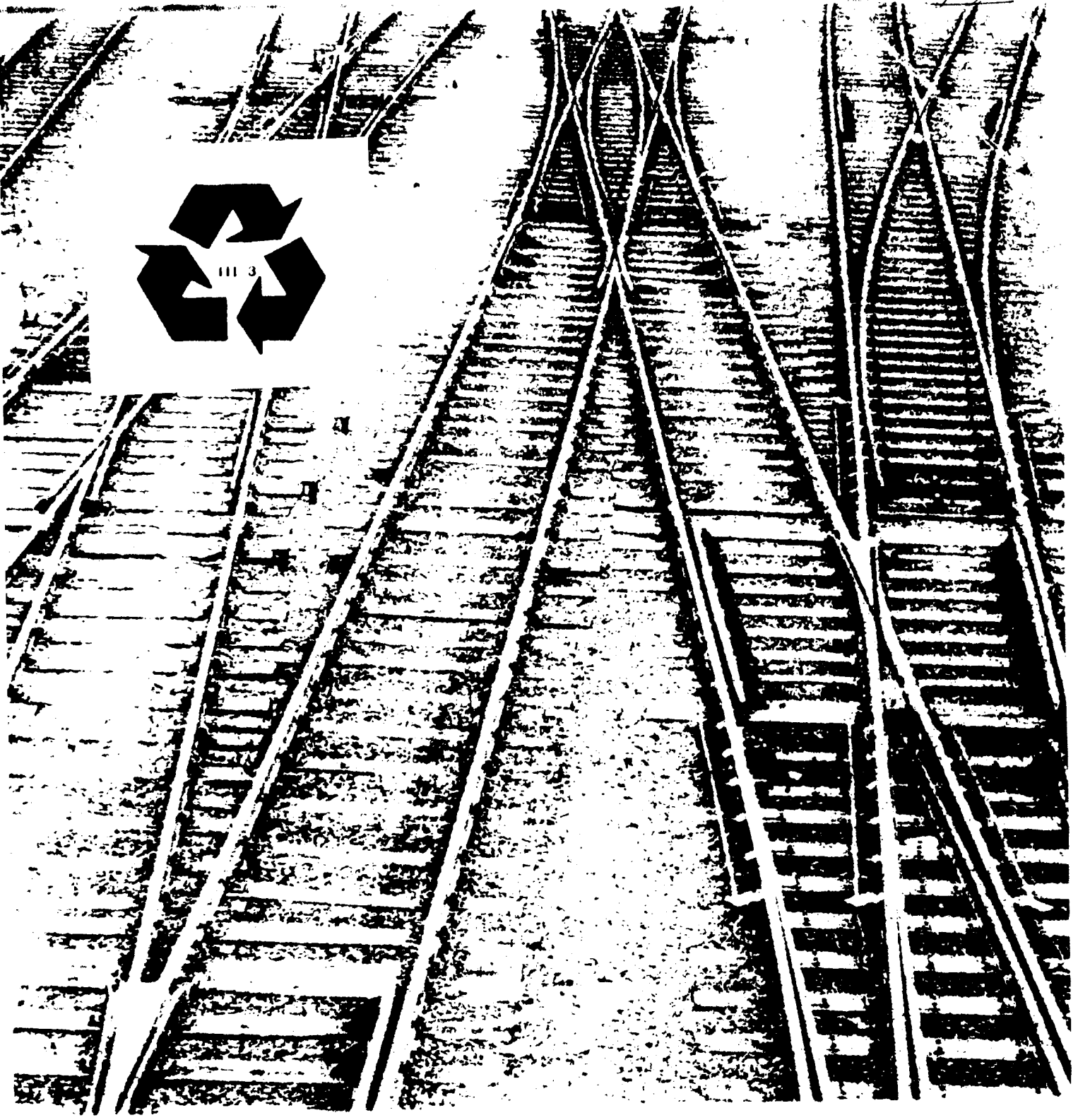
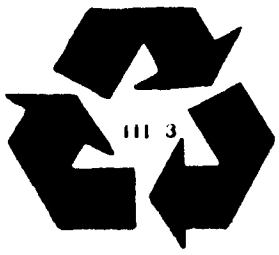


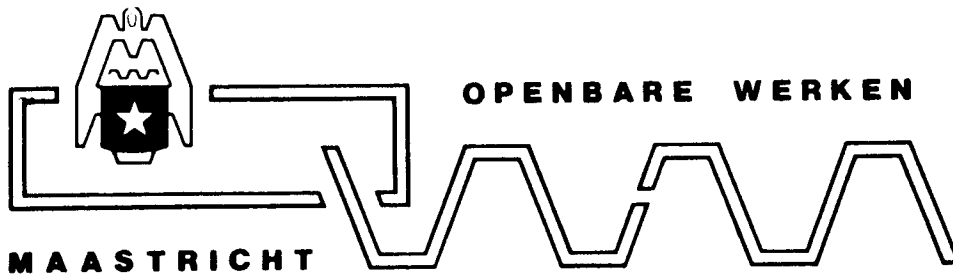
Bylage 2



INVLOED TREINVERKEER VOOR WOONBEBOUWING
OP VOORMALIGE TERREIN DOTREMONT
AAN DE HEERDERWEG

AFDELING MILIEUHYGIENE
OPENBARE WERKEN
GEMEENTE MAASTRICHT
juli 1981

concept



INVLOED TREINVERKEER VOOR WOONBEBOUWING OP VOORMALIG TERREIN
DOTREMONT / HEERDERWEG

Inleiding.

Teneinde een enigszins verantwoord inzicht te krijgen in de geluidsbelasting vanwege het treinverkeer zijn bij de Nederlandse Spoorwegen gegevens opgevraagd over de treinenloop op het baanvak Maastricht - Eijsden.

Uit deze gegevens zijn de geluidsniveaus berekend zoals omschreven in de circulaire "Spoorweglawaai" van 1 mei 1979, uitgegeven door de minister van volksgezondheid en milieuhygiëne.

De uitkomsten zijn vergeleken met de "voorlopig te hanteren beleidsnormen in nieuwe situaties", zoals in deze circulaire vermeld.

Gegevens treinverkeer.

Aantal reizigers-treinen, respectievelijk goederentreinen, respectievelijk losse lokomotieven tussen:

07.00 uur en 19.00 uur:	39	/	24	/	17.
19.00 uur en 23.00 uur:	8	/	5	/	4.
23.00 uur en 07.00 uur:	8	/	4	/	3.

Verder is nog het aantal "bakken" (wagons) per trein gegeven waarmee het aantal "draaistellen" voor reizigerstreinen en het aantal "assen" voor goederentreinen bekend is. Als maximum snelheid voor de treinen ter hoogte van dit terrein wordt opgegeven 40 km per uur.

Normstelling.

Als voorlopige grenswaarden voor het op de gevel invallend geluid voor het gebied "nabijstations" (gebied met een straal van 1500 m tot het station) worden dan aangehouden: Leq dag 65, avond 60 en nacht 55 dB(A). Verder wordt geadviseerd om als ondergrens voor de afstand tussen woonbebouwing en spoorlijn 25 meter aan te houden. Bovenkant rails 1 m + maaiveld, waarneemhoogte 5 m + maaiveld.

Berekende geluidsniveaus.

De volgens bovengenoemde circulaire en gegevens berekende geluidsniveaus betreffen op 25 m uit de spoorlijn respectievelijk

voor de dag, avond en nacht circa 63, circa 61 en circa 57 dB(A). Alleen gedurende de nacht wordt de voorgestelde normwaarde dus circa 2 dB overschreden.

Uitdrukkelijk zij hierbij vermeld dat enkele gegevens (en met name de rijsnelheid) nogal wat afwijken van de voor de berekeningen voorgeschreven waarden. Het is echter niet waarschijnlijk dat dit belangrijke afwijkingen in de uitkomsten zal geven.

Aanmerkelijk meer invloed zal een mogelijk toekomstige elektrificatie van het baanvak Maastricht - Luik hebben.

Volgens de Nederlandse Spoorwegen vindt dan verschuiving plaats van het goederenvervoer naar de nacht, waardoor de nu al kritische geluidbelasting voor de nacht nog verhoogd zal worden. Hierover is echter nog niets concreets te zeggen.

Conclusie.

Gezien het vorenstaande lijkt het ons zinvol om bij de oriëntatie van de bouwmassa, indeling en raamconstructies van de woningen rekening te houden met de invloed van het spoorweglawaai. Verder kan, afhankelijk van plaats en hoogte van de bebouwing gedacht worden aan afscherming. Dit dient echter nader bestudeerd en uitgewerkt te worden.

Afdeling milieuhygiëne

juli 1981

P. Zegers.

SCHAAL 1:1000

