



Geluidadvies op maat
www.advisering-geluid.nl
tel: 0725713764 / 0623443991

Akoestisch onderzoek WG2017-03-21PLH
Bestemmingsplan Polderhofje
Anna Paulowna

1. Inleiding

2. Wettelijk kader.

3. Modelgegevens en berekeningen

4. Berekeningsresultaten.

- 4.1 Wegverkeerslawaaai 50Km weg.
- 4.2 Spoorweglawaaai.
- 4.3 Cumulatie
- 4.4 Geluidbelasting 30 Km wegen.

5. Plangebied en omliggende bedrijven.

6. Conclusies.

Figuur 1: Geluidbelasting wegverkeerslawaaai Molenvaart

Figuur 2: Geluidbelasting spoorweglawaaai

Figuur 3: Geluidbelasting Spoorsingel (30 Km weg)

Bijlage I: Weggegevens Molenvaart (50 Km weg)

Bijlage II: Gegevens spoor traject Schagen-Den Helder

Bijlage III: Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaai

Bijlage IV: Berekeningsresultaten spoorweglawaaai

Bijlage V: Uitleg plangebied versus milieuzone omliggende bedrijven

Status rapport: definitief

Heerhugowaard,
21 maart 2017.

1. Inleiding

In opdracht van AMB advies (Mw. M. van de Berg) zijn t.b.v. planontwikkeling "Het polderhofje te Anna Paulowna geluidberekeningen weg- en spoorweglawaai uitgevoerd. Het plan voorziet in de bouw van 20 ruime senioren woningen in twee bouwlagen, de bestemming moet worden Wonen, Maatschappelijk en Zorg. Het plangebied (zie onderstaande figuur) is geprojecteerd langs de Spoorsingel en is omsloten door drie 30 Km wegen, Nieuweweg, Stationsweg en Spoorsingel. Ten noorden achter de bestaande bebouwing bevindt zich de 50 Km weg de Molenvaart, deze heeft een geluidzone Wet geluidhinder.

Ten westen bevindt zich het NS station langs de spoorlijn Schagen-Den Helder, met een geluidzone spoorweglawaai.

Aan de oostzijde van het plangebied, zijn enkele bedrijven gevestigd, waar in het kader van de ruimtelijke ordeningsprocedure (hun vergunde ruimte) rekening mee moet worden gehouden. Het onderzoek is uitgevoerd om na te gaan of de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied, vanwege weg- en spoorweglawaai de voorkeurs- en grenswaarden uit de Wet geluidhinder niet zal overschrijden.

Tevens is in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzocht of de nieuwe bestemming geen belemmering oplevert voor de bedrijfsuitvoering van de bestaande omliggende bedrijven.

Plangebied Het Polderhofje



De oplichtende bebouwing betreft de projectie van geluidgevoelige bestemmingen (woningen) in het plangebied. Direct aan de oostzijde is een (gearceerd) bedrijfspand aanwezig.

2. Wettelijk kader.

2.1 Wegverkeerslawaaï

In de Wet geluidhinder wordt aangegeven wat de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in zones langs wegen is.

Wet geluidhinder Artikel 74

1. Een weg heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg:
 - a. in een stedelijke gebied:
 1. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken of een of twee sporen: 200 meter;
 2. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken of drie of meer sporen: 350 meter;
 - b. in buitenstedelijk gebied:
 1. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken of een of twee sporen: 250 meter;
 2. voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken of drie of meer sporen: 400 meter;
 3. voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter.
2. Het eerste lid geldt niet met betrekking tot een weg:
 - a. die gelegen is binnen een als woonerf aangeduid gebied, of
 - b. waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

Wet geluidhinder Artikel 82

Behoudens het in de artikelen 83, 100 en 100a bepaalde is de voor woningen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de weg, 48 dB.

Wet geluidhinder Artikel 83

Lid 1: Voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in artikel 82, eerste lid, kan een hogere dan de in dat artikel genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde, buiten de in de volgende leden bedoelde gevallen, voor woningen in buitenstedelijk gebied 53 dB en voor woningen in stedelijk gebied 58 dB niet te boven mag gaan.

Lid 2 – 8 (samenvatting): Bij toepassing van het eerste lid met betrekking tot de in tabel 1 omschreven situaties, kan voor de te verwachten geluidsbelasting een hogere waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde de in tabel 1 genoemde waarden niet te boven mag gaan.

Tabel 1: Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting L_{den} [dB] volgens artikel 83 Wgh.

omschrijving van de situatie		max. geluid-belasting	art. en lid Wgh
woningen	weg		
in buitenstedelijk gebied	aanwezig	53 dB	art. 83 lid 1
in stedelijk gebied	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 1
nog niet geprojecteerd, in stedelijk gebied	aanwezig	63 dB	art. 83 lid 2
aanwezig of in aanbouw, in stedelijk gebied	nog niet geprojecteerd	63 dB	art. 83 lid 3a
aanwezig of in aanbouw, in buitenstedelijk gebied	nog niet geprojecteerd	58 dB	art. 83 lid 3b
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in buitenstedelijk gebied, voor agrarisch bedrijf	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 4
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, in stedelijk gebied, ter vervanging van bestaande woningen	aanwezig	68 dB	art. 83 lid 5
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, binnen de bebouwde kom, ter vervanging van bestaande woningen. Binnen zone van autoweg / autosnelweg	aanwezig	63 dB	art. 83 lid 6
nog niet geprojecteerd, nog te bouwen, buiten de bebouwde kom, ter vervanging van bestaande woningen.	aanwezig	58 dB	art. 83 lid 7

Wet geluidhinder artikel 110a lid 1

In situaties waarbij zowel de geluidsbron als de geluidsbelaste woning(en) geheel binnen de grenzen van één gemeente gelegen zijn, zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Voor andere situaties (bijvoorbeeld wanneer de geluidsbron en de geluidsbelaste woning in verschillende gemeenten liggen) wordt verwezen naar de artikelen 110a, 110b en 110c Wgh.

Wet geluidhinder artikel 110g

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012

Artikel 3.4:

Lid 1. De in gevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek op de geluidsbelasting vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt tot 1 juli 2018:

- a. **3 dB** voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder **56 dB is**;
- b. **4 dB** voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder **57 dB is**;
- c. **2 dB** voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d. **5 dB** voor de overige wegen;
- e. **0 dB** bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

2.2 Spoorweglawaai

Besluit geluidhinder artikel 1.4a

Lid 1. Een spoorweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart *), heeft een zone, als planologisch aandachtsgebied ter bescherming van geluidsgevoelige bestemmingen in die zone, die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte naast de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond op het betrokken referentiepunt.

*) Geluidplafondkaart.

Op 1 juli 2012 zijn de geluidregels voor de meeste spoorwegen ingrijpend gewijzigd. Voor de hoofdspoorwegen zijn in een nieuw hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer daarvoor nieuwe regels opgenomen, die de introductie van geluidproductieplafonds (Gpp's) inhouden.

Gpp's stellen een heldere grens over de toelaatbare hoeveelheid geluid en voorkomen een onbelemmerde groei van het geluid door toenemend spoorverkeer.

Geluidproductieplafonds zijn berekende waarden op referentiepunten. Deze referentiepunten liggen om de 100 meter op 4 meter boven lokaal maaiveld, op een vaste afstand van 50 meter aan weerszijden van het spoor. De Gpp's, brongegevens en relevante besluitinformatie zijn opgenomen in het zogenaamde **geluidregister**. De Minister van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het vaststellen van en het toezicht op de naleving van de Gpp's op de referentiepunten.

De beheerder van de infrastructuur is verantwoordelijk voor de naleving.

De site van het geluidregister biedt informatie voor iedereen die informatie wil over de gpp's langs het spoor. Dat kan zijn als omwonende, of als overheid / adviesbureau dat werkt aan een project nabij het spoor. De brongegevens uit het geluidregister moeten gebruikt worden bij akoestische berekeningen voor spoorgeluid, die nodig zijn bij diverse besluitvormingsprocessen.

Het geluidregister bevat:

- Alle berekende gpp's op de referentiepunten;
- De status van de gpp's;
- De brongegevens die gehanteerd zijn voor de berekening van de gpp's;
- Op termijn de realisatiewaarden zoals deze door de beheerder van infrastructuur per kalenderjaar gerapporteerd worden.

Besluit geluidhinder artikel 4.9

Lid 1. Behoudens artikel 4.10 is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, van de gevel van woningen 55 dB, in geval van:

- a. aanleg van deze spoorweg, voor zover de woningen zijn gelegen binnen de zone van die spoorweg, bedoeld in artikel 1.4;
- b. nog niet geprojecteerde woningen, voor zover de woningen zijn gelegen binnen de zone van die spoorweg, bedoeld in artikel 1.4 of artikel 1.4a.

Op basis van de *Wet geluidhinder* (Wgh) ligt er langs een (toekomstige) spoorweg een geluidszone, als planologisch aandachtsgebied, ter bescherming van geluidsgevoelige bestemmingen in die zone. De breedte van de zone langs een spoorweg is afhankelijk van het aantal sporen en de verkeersintensiteit. De zonebreedte varieert tussen 100 en 1.300 meter. Voor hoofdspoorwegen is de zonebreedte van een spoortraject gebaseerd op het vastgestelde geluidproductieplafond. Deze is opgenomen in het *Geluidregister spoor*. Voor de overige spoorwegen is in de *Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder* per spoortraject de zonebreedte vermeld.

Besluit geluidhinder artikel 4.10

Voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een spoorweg, van de gevel van woningen kan een hogere dan de in artikel 4.9, eerste lid, genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 68 dB niet te boven mag gaan.

3. Modelgegevens en berekeningen

Voor de geluidsmodelberekeningen is gebruik gemaakt van de applicatie Geomilieu (DGMR).

Er is een voorlopig fase 4 tekening van de gemeente Hollands Kroon aangeleverd, die de basis is voor de planuitwerking. Deze gegevens zijn middels de autocad ondergrond in het berekeningsmodel weg en spoor geïmplementeerd. De objecten van de bestaande bebouwing uit de geo-gegevens van PDOK. Rond de toekomstige gevels, zijn voldoende beoordelingspunten geplaatst op 1,7 en 4,7 meter boven plaatselijk maaiveld (correctie voor invallend geluid).

De verharde wegen hebben een bodenfactor 0, in het plangebied is de bodemfactor 0,5.

3.1 Wegen

De gebruikte wegverkeersgegevens en ligging van de omliggende wegen zijn onttrokken van de geluidbelastingkaarten die voor de gemeente Hollands Kroon voor het peiljaar 2025 zijn vervaardigd. Deze weggegevens Molenvaart zijn opgeschaald naar het prognosejaar 2027, met 1% verkeersgroei/jaar. Wegdek verharding DAB.

Van de omliggende 30Km wegen -deze hebben een onbekende lage intensiteit- zijn ondergrens gegevens gebruikt zoals deze ook in de "Handreiking Omgevingslawaai" worden aanbevolen.

Voor 50- en 30 Km wegen met een onbekende lage verkeersintensiteit is op bladzijde 22 van de Handreiking een tabel opgenomen. Vanaf 600 motorvoertuigen/etmaal bedraagt de geluidbelasting L_{den} op 7 meter van de weg 55 dB. De wegdekverharding is die van betonstraatstenen in kei formaat. De weggegevens zijn in Bijlage I toegevoegd.

3.2 Spoorwegen

Voor de geluidberekeningen zijn de brongegevens uit het register spoor gedownload(cf de systematiek zie hoofdstuk 2.2), van het traject Schagen-Den Helder.

Deze verplicht te gebruiken bron- en bodemgegevens voor akoestisch onderzoek bevatten tevens een +1,5 dB plafond correctie voor het toekomstige maximaal Geluid Productie Plafond(GPP).

Deze geluidproductie brongegevens zijn in het Geomilieu model geïmplementeerd, om daarmee de toekomstige geluidbelasting in het bouwplan te berekenen. De gegevens zijn opgenomen in Bijlage II met de invoer en modelgegevens geluidsoverdracht berekeningen. Bovendien in een bijgesloten figuur de locatie van het dichtstbij het plangebied gelegen referentiepunt aangegeven waarop een GPP van 52 dB is vastgesteld (peiljaar 2012).

4. Berekeningsresultaten.

4.1 Wegverkeerslawaaai 50Km weg.

Uitsluitend de geluidbelasting in het bouwplan afkomstig van de 50 Km weg Molenvaart dient te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Voor deze weg is op de berekende geluidbelasting een aftrek art. 110g Wgh. van 5 dB van toepassing.

In figuur 1 is de berekende geluidbelasting in L_{den} op de beoordelingspunten aangegeven. Het blijkt dat de hoogste geluidbelasting op de noordelijke gevels op 4,7 meter hoogte niet hoger is dan $L_{den} = 42$ dB. De voorkeurswaarde L_{den} 48 dB wordt niet overschreden.

In Bijlage III zijn de berekeningsresultaten per beoordelingspunt in een tabel opgenomen.

4.2 Spoorweglawaaai.

De berekende geluidbelasting spoorweglawaaai, weergegeven in figuur 2, bedraagt op de westelijk gevels op 4,7 meter hoogte ten hoogste $L_{den} = 55$ dB; dit is inclusief een toekomst plafondcorrectie van +1,5 dB. De voorkeurswaarde voor spoorweglawaaai wordt net niet overschreden.

In Bijlage IV zijn de berekeningsresultaten per beoordelingspunt in een tabel opgenomen.

Opmerking:

Op het tussen plangebied en spoorbaan gelegen referentiepunt is een Gpp vastgesteld van $L_{den}=52$ dB. Deze waarde is veel lager dan wij berekenen in het plangebied, daar is het volgende over op te merken. De met Geomilieu berekende geluidbelasting zal nooit gelijk zijn aan het vastgestelde GPP.

De oorzaak hiervoor is dat de berekening van de GPP's gebeurd is op basis van een vereenvoudigde rekenmethode en modellering en niet op basis van volledig SRM2. Een verschil in geluidsbelasting op het GPP is dus geen fout van het Geluidregister of een fout van Geomilieu.

De berekende geluidbelasting in het plangebied, zou met respect voor het veel lager vastgestelde Gpp duidelijk Lager zijn dan de thans berekende geluidbelasting van 55 dB, dus een betere geluidssituatie.

4.3 Cumulatie

In het geval dat de nieuwe geluidsgevoelige bestemming ook in de invloedssfeer van meerdere geluidsbronnen ligt, kan worden nagegaan of het akoestische klimaat van alle geluidsbronnen samen (cumulatie) aanvaardbaar is.

In bijlage 2, onder hoofdstuk 1 van het Reken- en Meetvoorschrift 2012, is opgenomen dat eerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidsbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden.

Mocht er wel sprake zijn van overschrijding en het bevoegd gezag voornemens is een hogere waarde vast te stellen, kan het bevoegd gezag overwegen de hogere waarde niet te verlenen, of zwaardere maatregelen te verlangen, als blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting onaanvaardbaar hoog is. Dat kan dan ook het gevolg zijn van een nabij gelegen 30 Km weg die bijdraagt in de cumulatie.

Voor het Plangebied Polderhofje, wordt zowel door het weg- en spoorweglawaaai de voorkeurswaarde niet overschreden, dit betekent dat het wettelijk niet verplicht is de gecumuleerde geluidbelasting te onderzoeken.

In het kader van het RO-spoor kan wel de geluidbelasting separaat van 30 Km wegen worden berekend om na te gaan of de geluidssituatie wel aanvaardbaar is. Hierbij kan als normstelling worden aangesloten bij de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, L_{den} 48 dB die dan als richtwaarde moet worden beschouwd. Bij toetsing daaraan is uit jurisprudentie gebleken dat ook een 5 dB aftrek mag worden toegepast; zie uitspraak Uitspraak 201304862/3/R2.

4.4 Geluidbelasting 30 Km wegen.

De geluidbijdrage van de Stationsweg en Nieuweweg zijn in het plangebied zeer ondergeschikt.

Het blijkt dat de enige 30Km weg die een relevante geluidbelasting veroorzaakt, de Spoorsingel is.

Op de westelijk gevelrooilijn van het plangebied, bedraagt de geluidbelasting vanwege deze 30Km weg, $L_{den} = 54$ dB, inclusief 5 dB aftrek art. 110g Wgh. conform de rechterlijke uitspraak.

Getoetst aan de richtwaarde van 48 dB, is er een overschrijding van 6 dB.

Wordt de geluidssituatie op de westelijke plangrens daarop beoordeeld, is sprake van een redelijk tot matige geluidskwaliteit; zie de berekende geluidbelasting in figuur 3.

5. Plangebied en omliggende bedrijven.

De komst van het plan kan invloed hebben op de bedrijfsuitvoering/vergunningen van omliggende bedrijven. Met name is er al een knelpunt met het kortbij liggend schildersbedrijf. De oplossing hiervan was nog in studie, echter bij het uitkomen van dit rapport is bekend geworden dat de bestemming wordt gewijzigd naar wonen, omdat het bedrijf spoedig de activiteiten zal beëindigen.

Voor de overige bedrijven is in de bestemmingsplanparagraaf hoofdstuk 5.2 Milieuzonering uiteen gezet hoe op basis van de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de milieuzonering afstanden naar de plangrens in acht worden genomen.

De uitleg daarvan is opgenomen in bijlage V.

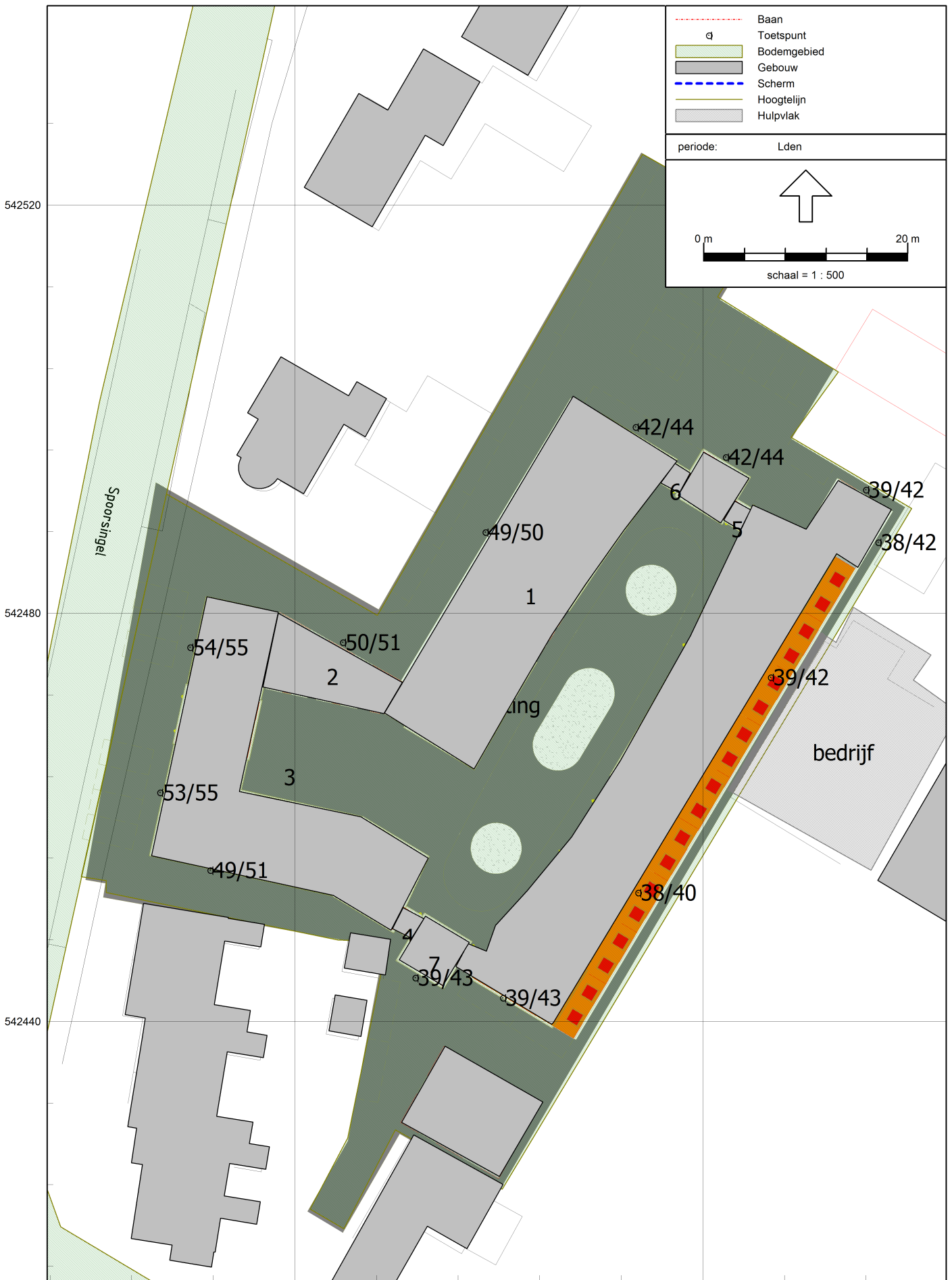
Uitgangspunt is wel dat de geluidvoorschriften conform het activiteitenbesluit gerespecteerd worden.

6. Conclusies.

- Uit de geluidberekeningen is gebleken dat zowel voor het wegverkeerslawaai als het spoorweglawaai, de voorkeurswaarden L_{den} van resp. 48 en 55 dB niet worden overschreden. Er is geen hogere waarde procedure noodzakelijk.
- Het vastgestelde Gpp spoorweglawaai van 52 dB op een tussen het plangebied en de spoorbaan gelegen referentiepunt, geeft de extra zekerheid dat de berekende geluidbelasting op de westelijke plangrens, lager is dan L_{den} 55 dB.
- De enige 30 Km weg met een relevante geluidbelasting is de Spoorsingel, deze is nader beoordeeld en veroorzaakt op de westelijke plangrens een geluidbelasting van 54 dB, vanwege deze weg is de geluidkwaliteit als redelijk tot matig te kwalificeren.
- Om de geluidwering van toekomstige gevels van geluidgevoelige bestemmingen langs de Spoorsingel voldoende te laten zijn, moet rekening worden gehouden met een karakteristieke geluidwering $G_{a,k}$ van ruim 26 dB.

Heerhugowaard,
21 maart 2017







Weggegevens Molenvaart en verdeling.

huidig	n jaar	toekomstprogn	%/jaar	factor
6715	2	6850	1	1,01

Molenvaart Zuid

Naam	Coördinaten	Eigenschappen	Verdeling	Intensiteit	Emissie
------	-------------	---------------	-----------	-------------	---------

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht	Etmaalintensiteit
Uurintensiteit	6,76	3,43	0,65	6850,00
Motorrijwielen	--	--	--	
Lichte mvgt	88,35	88,32	88,33	
Middelzware mvgt	8,11	8,14	8,21	
Zware mvgt	3,55	3,54	3,46	

Molenvaart Noord

huidig	n jaar	toekomstprogn	%/jaar	factor
4377	2	4465	1	1,01

Naam	Coördinaten	Eigenschappen	Verdeling	Intensiteit	Emissie
------	-------------	---------------	-----------	-------------	---------

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht	Etmaalintensiteit
Uurintensiteit	6,76	3,43	0,65	4465,00
Motorrijwielen	--	--	--	
Lichte mvgt	88,34	88,35	88,22	
Middelzware mvgt	8,12	8,12	8,13	
Zware mvgt	3,54	3,53	3,64	

Model: Definitief model Polderhofje Rail
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2012

Groep	Naam	ISO_H	Hbron	Type	Trein 1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	Trein 2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2
3134	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3128	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3133	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	42	42	42	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3129	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3129	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3129	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3129	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3137	--	0,20	Intensiteit	0	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	
3132	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	40	40	40	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3132	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	40	40	40	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3132	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	40	40	40	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3132	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	42	42	42	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3130	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3130	0,71	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3131	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	40	40	40	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3138	--	0,20	Intensiteit	0	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	
3139	--	0,20	Intensiteit	0	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	
3140	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	42	42	42	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3140	0,66	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	45	45	45	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	1,09	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	1,09	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	1,09	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	1,11	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	1,12	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	1,15	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	1,20	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	1,33	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	1,48	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	1,48	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3126	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3127	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3127	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	DDM-1	0,130	0,000	0,200	
3141	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	45	45	45	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3141	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	49	49	49	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3141	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	58	58	58	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3141	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	62	62	62	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3141	0,60	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	66	66	66	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3141	0,60	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,130	0,000	0,200	72	72	72	E-LOC	0,020	0,000	0,030	
3135	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3135	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3135	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3135	--	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3135	0,60	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	
3135	0,60	0,20	Intensiteit	DDM-1	0,000	0,000	0,400	140	140	140	E-LOC	0,000	0,000	0,070	

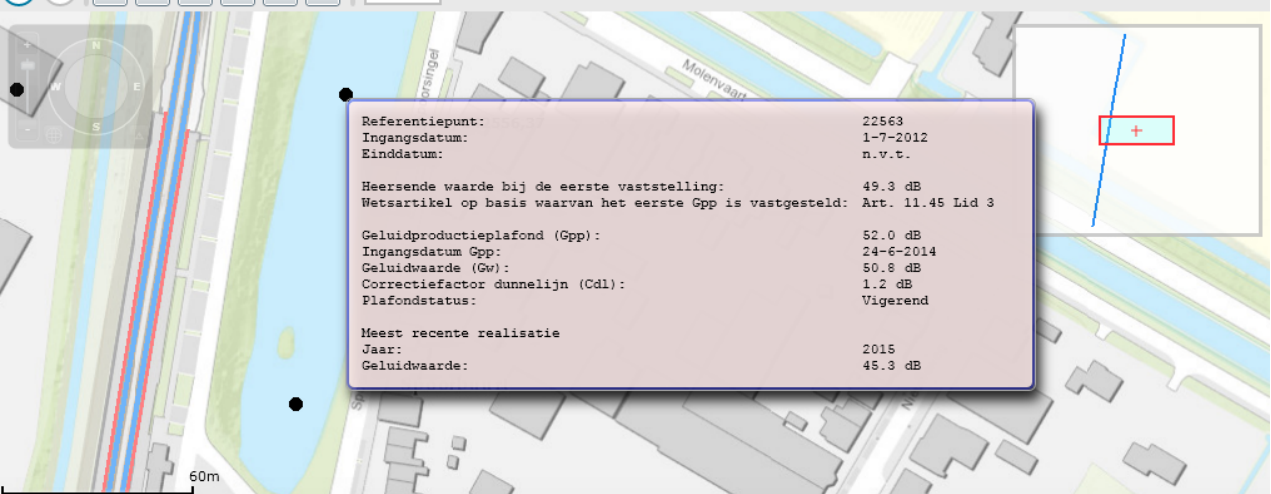
Model: Definitief model Polderhofje Rail
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Groep	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	Trein 4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	Trein 5
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-61	-61	-61	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	45	45	45	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	42	42	42	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	45	45	45	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	40	40	40	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	40	40	40	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-40	-40	-40	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-46	-46	-46	VIRM-6
0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	40	40	40	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	40	40	40	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	-40	-40	-40	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	40	40	40	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	42	42	42	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-46	-46	-46	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-61	-61	-61	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	40	40	40	VIRM-6
0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	42	42	42	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	45	45	45	VIRM-6
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-67	-67	-67	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-67	-67	-67	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-63	-63	-63	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-59	-59	-59	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-59	-59	-59	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-59	-59	-59	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-55	-55	-55	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-50	-50	-50	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-50	-50	-50	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-50	-50	-50	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-45	-45	-45	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-41	-41	-41	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-41	-41	-41	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	-41	-41	-41	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	40	40	40	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	40	40	40	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	40	40	40	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	40	40	40	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	40	40	40	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	40	40	40	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	40	40	40	IRM-4
140	140	140	140	E-LOC	0,020	0,000	0,030	40	40	40	IRM-4
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	45	45	45	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	49	49	49	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	58	58	58	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	62	62	62	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	66	66	66	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,360	8,760	2,320	72	72	72	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-61	-61	-61	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-68	-68	-68	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-73	-73	-73	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-79	-79	-79	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-84	-84	-84	VIRM-6
140	140	140	140	IRM-4	9,120	9,240	2,480	-86	-86	-86	VIRM-6

Geluidregister

Home

Info



Referentiepunt:	22563
Ingangsdatum:	1-7-2012
Einddatum:	n.v.t.
Heersende waarde bij de eerste vaststelling:	49.3 dB
Wetsartikel op basis waarvan het eerste Gpp is vastgesteld:	Art. 11.45 Lid 3
Geluidproductieplafond (Gpp):	52.0 dB
Ingangsdatum Gpp:	24-6-2014
Geluidwaarde (Gw):	50.8 dB
Correctiefactor dunnelijn (CdL):	1.2 dB
Plafondstatus:	Vigerend
Meest recente realisatie	
Jaar:	2015
Geluidwaarde:	48.3 dB

60m

Betaalwerk: 01-03-2017 15:19

Rapport: Resultatentabel
 Model: definitief model Polderhofje VL
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: 50 Km
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	1,70	39,8	36,8	29,6	40,1
1_B	4,70	41,4	38,5	31,3	41,8
10_A	1,70	41,0	38,0	30,8	41,3
10_B	4,70	41,0	38,1	30,9	41,4
11_A	1,70	36,4	33,5	26,3	36,8
11_B	4,70	38,0	35,1	27,8	38,4
12_A	1,70	37,8	34,9	27,7	38,2
12_B	4,70	38,6	35,7	28,4	39,0
13_A	1,70	39,8	36,8	29,6	40,1
13_B	4,70	41,4	38,4	31,2	41,7
2_A	1,70	40,5	37,5	30,3	40,9
2_B	4,70	42,1	39,1	31,9	42,5
3_A	1,70	35,2	32,3	25,1	35,6
3_B	4,70	37,3	34,4	27,2	37,7
4_A	1,70	35,3	32,3	25,1	35,7
4_B	4,70	37,0	34,0	26,8	37,3
5_A	1,70	33,9	30,9	23,7	34,3
5_B	4,70	35,2	32,3	25,1	35,6
6_A	1,70	25,4	22,4	15,2	25,7
6_B	4,70	28,3	25,4	18,2	28,7
7_A	1,70	24,8	21,9	14,7	25,2
7_B	4,70	27,8	24,9	17,6	28,2
8_A	1,70	26,2	23,3	16,0	26,6
8_B	4,70	29,4	26,4	19,2	29,8
9_A	1,70	40,9	37,9	30,7	41,2
9_B	4,70	40,8	37,9	30,6	41,2

Rapport: Resultatentabel
 Model: definitief model Polderhofje VL
 L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Spoorsingel
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	1,70	28,7	25,7	18,1	28,9
1_B	4,70	30,6	27,6	20,0	30,8
10_A	1,70	53,6	50,7	43,1	53,9
10_B	4,70	53,4	50,4	42,8	53,6
11_A	1,70	42,2	39,3	31,7	42,5
11_B	4,70	42,9	39,9	32,4	43,1
12_A	1,70	39,4	36,4	28,9	39,6
12_B	4,70	41,0	38,0	30,4	41,2
13_A	1,70	28,9	25,9	18,3	29,1
13_B	4,70	30,9	28,0	20,4	31,2
2_A	1,70	24,2	21,3	13,7	24,5
2_B	4,70	25,8	22,9	15,3	26,1
3_A	1,70	22,9	19,9	12,4	23,1
3_B	4,70	23,4	20,5	12,9	23,7
4_A	1,70	21,7	18,8	11,2	22,0
4_B	4,70	22,5	19,6	12,0	22,8
5_A	1,70	15,0	12,1	4,5	15,3
5_B	4,70	16,2	13,2	5,6	16,4
6_A	1,70	22,0	19,1	11,4	22,3
6_B	4,70	25,3	22,3	14,7	25,5
7_A	1,70	23,1	20,1	12,5	23,3
7_B	4,70	26,5	23,6	15,9	26,8
8_A	1,70	46,4	43,5	35,9	46,7
8_B	4,70	46,3	43,4	35,8	46,6
9_A	1,70	53,5	50,5	42,9	53,7
9_B	4,70	53,3	50,3	42,7	53,5

Rapport: Resultatentabel
 Model: definitief model Polderhofje VL
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Stationsweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	1,70	15,8	12,8	5,2	16,0
1_B	4,70	16,0	13,1	5,5	16,3
10_A	1,70	30,1	27,2	19,6	30,4
10_B	4,70	32,0	29,0	21,4	32,2
11_A	1,70	10,8	7,9	0,2	11,1
11_B	4,70	11,1	8,2	0,5	11,3
12_A	1,70	14,8	11,9	4,2	15,1
12_B	4,70	16,3	13,3	5,7	16,5
13_A	1,70	9,7	6,8	-0,9	9,9
13_B	4,70	10,5	7,5	-0,1	10,7
2_A	1,70	17,1	14,2	6,6	17,4
2_B	4,70	17,7	14,8	7,2	18,0
3_A	1,70	25,4	22,5	14,9	25,7
3_B	4,70	26,5	23,6	15,9	26,8
4_A	1,70	24,5	21,6	14,0	24,8
4_B	4,70	26,0	23,0	15,4	26,2
5_A	1,70	29,3	26,3	18,7	29,5
5_B	4,70	31,2	28,2	20,6	31,4
6_A	1,70	25,1	22,2	14,6	25,4
6_B	4,70	28,5	25,6	17,9	28,8
7_A	1,70	36,9	34,0	26,4	37,2
7_B	4,70	38,9	35,9	28,3	39,1
8_A	1,70	31,1	28,2	20,6	31,4
8_B	4,70	31,9	28,9	21,3	32,1
9_A	1,70	33,0	30,0	22,4	33,2
9_B	4,70	34,7	31,8	24,2	35,0

Rapport: Resultatentabel
 Model: definitief model Polderhofje VL
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groepsreductie: Nieuweweg
 Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	1,70	17,6	14,7	7,0	17,9
1_B	4,70	19,0	16,0	8,4	19,2
10_A	1,70	9,0	6,0	-1,6	9,2
10_B	4,70	10,0	7,0	-0,6	10,2
11_A	1,70	15,8	12,8	5,2	16,0
11_B	4,70	18,0	15,1	7,4	18,3
12_A	1,70	14,6	11,7	4,1	14,9
12_B	4,70	15,4	12,5	4,8	15,7
13_A	1,70	17,3	14,4	6,8	17,6
13_B	4,70	18,5	15,6	7,9	18,7
2_A	1,70	18,8	15,9	8,2	19,1
2_B	4,70	20,3	17,3	9,7	20,5
3_A	1,70	22,7	19,8	12,2	23,0
3_B	4,70	24,4	21,4	13,8	24,6
4_A	1,70	22,5	19,6	11,9	22,8
4_B	4,70	23,9	21,0	13,3	24,2
5_A	1,70	26,8	23,8	16,2	27,0
5_B	4,70	28,1	25,2	17,6	28,4
6_A	1,70	21,2	18,3	10,6	21,4
6_B	4,70	23,2	20,3	12,6	23,4
7_A	1,70	20,9	17,9	10,3	21,1
7_B	4,70	23,2	20,3	12,6	23,5
8_A	1,70	19,6	16,7	9,1	19,9
8_B	4,70	21,4	18,5	10,9	21,7
9_A	1,70	8,0	5,1	-2,5	8,3
9_B	4,70	8,5	5,6	-2,1	8,8

Rapport: Resultatentabel
 Model: Definitief model Polderhofje Rail
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Ja
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	1,70	37,8	38,2	35,2	42,4
1_B	4,70	39,8	40,1	36,8	44,2
10_A	1,70	49,1	49,5	46,1	53,5
10_B	4,70	51,0	51,3	47,7	55,2
11_A	1,70	44,9	45,3	42,4	49,6
11_B	4,70	46,3	46,6	43,4	50,7
12_A	1,70	44,3	44,6	41,2	48,6
12_B	4,70	46,2	46,5	42,8	50,3
13_A	1,70	37,3	37,7	35,0	42,2
13_B	4,70	39,4	39,7	36,7	43,9
2_A	1,70	34,8	35,0	31,6	39,0
2_B	4,70	37,6	37,8	34,3	41,8
3_A	1,70	34,3	34,5	31,0	38,5
3_B	4,70	37,6	37,8	34,3	41,8
4_A	1,70	34,9	35,1	31,5	39,0
4_B	4,70	37,8	38,0	34,4	41,9
5_A	1,70	33,5	33,7	30,1	37,6
5_B	4,70	36,2	36,4	32,8	40,3
6_A	1,70	35,3	35,5	31,9	39,4
6_B	4,70	38,8	38,9	35,3	42,8
7_A	1,70	34,9	35,0	31,5	39,0
7_B	4,70	38,7	38,9	35,3	42,8
8_A	1,70	44,9	45,2	41,7	49,1
8_B	4,70	46,7	47,0	43,3	50,8
9_A	1,70	49,1	49,4	46,0	53,4
9_B	4,70	51,0	51,3	47,6	55,1

Een goede ruimtelijke ordening voorziet onder meer in het voorkomen van voorzienbare hinder door milieubelastende activiteiten. De planologische wijziging voor het perceel aan de Spoorsingel kan alleen worden gerealiseerd indien er wordt voldaan aan de milieutechnische bepalingen en de omliggende bedrijven niet wettelijk worden beperkt.

Per 1 januari 2013 zijn de bepalingen voor bedrijfsactiviteiten opgenomen in het Besluit Algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). De publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is hierbij een belangrijk hulpmiddel. In de publicatie zijn richtlijnen opgenomen ten behoeve van de afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu op lokaal niveau, teneinde voorzienbare hinder door milieubelastende activiteiten te voorkomen. De VNG zorgt met deze richtlijnen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven worden gesitueerd.

Aan de noordzijde van het perceel aan de Spoorsingel is langs de Molenvaart een horecabedrijf gevestigd, Hotel Restaurant De Kroon. De VNG-publicatie geeft voor een vergelijkbaar bedrijf een richtafstand van 10 meter ten opzichte van geluidsgevoelige objecten, gebaseerd op overlast door geluid en geur. Deze afstand geldt ten opzichte van een rustig woongebied of buitengebied. De Spoorbuurt kan echter worden beschouwd als een gemengd gebied, want binnen de buurt bevindt zich een mix van winkels, bedrijven, particuliere woningen, maar ook diverse drukke wegen en de spoorlijn Alkmaar-Den Helder. Binnen een gemengd gebied kan de richtafstand tot geluidsgevoelige objecten met één stap worden verlaagd. Dit betekent dat de richtafstand kan worden verlaagd naar 0 meter. De afstand tussen het horecabedrijf en de nieuwe woningen in Het Polder Hofje bedraagt meer dan 20 meter.

Ten zuiden van de locatie van Het Polder Hofje is een makelaarskantoor (Remax) gevestigd met een dienstverlenende functie aan de Stationsweg 14. De VNG-publicatie geeft voor een vergelijkbaar bedrijf een richtafstand van 10 meter alleen voor het aspect geluid. Doordat het hier een gemengd gebied betreft kan de richtafstand tot geluidsgevoelige objecten met één stap worden verlaagd. Dit zou betekenen dat er geen afstand tussen dit kantoor en de woningen van Het Polder Hofje aanwezig hoeft te zijn. Dit is niet het geval, want de afstand is meer dan 10 meter.

Aan de zuidoostzijde van de planlocatie bevindt zich nog een winkel op Stationsweg 6. De VNG-publicatie geeft voor een vergelijkbaar bedrijf een richtafstand van 10 meter alleen voor het aspect geluid. De richtafstand kan met één stap kan worden verlaagd naar 0 meter. De bedrijfsvoering van deze winkel is gestaakt. De afstand tot de grens van de planlocatie is dusdanig groot dat er geen belemmerende werking uitgaat ten aanzien van de ontwikkeling van het Polder Hofje.

Ten oosten van de planlocatie op Nieuweweg 10 is een winkel gevestigd, Nuland Woonstijl. Ook voor dit bedrijf geldt dat de VNG-publicatie een richtafstand aangeeft van 10 meter, alleen voor het aspect geluid. De afstand van dit bedrijf tot aan de planlocatie bedraagt ongeveer 30 meter. Het betreft hier een gemengd gebied waardoor de richtafstand tot geluidsgevoelige objecten met één stap worden verlaagd. Dit betekent dat er minimaal een afstand van 10 meter tot aan de planlocatie noodzakelijk is. De afstand bedraagt meer dan 10 meter en dus zal de ontwikkeling van het Polder Hofje niet worden belemmerd.

Het voor 'Bedrijf' bestemde perceel aan de Spoorsingel 4, ten noordwesten van de planlocatie, wordt omgevormd naar de bestemming wonen. Op de plankaart behorende bij dit bestemmingsplan staat dit weergegeven. Dit is overeengekomen met de eigenaren van het perceel.

Ten oosten van Het Polder Hofje is aan de Molenvaart 243 een bouwbedrijf (Fa Th. Dekon) gevestigd. Dit bedrijf heeft de bedrijfsvoering gestaakt, maar het perceel heeft nog steeds een bedrijfsbestemming. De VNG-publicatie geeft voor een vergelijkbaar bedrijf een richtafstand van 50 meter voor het aspect geluid. Vanwege de aanwezigheid van dit bedrijf binnen een gemengd gebied kan de richtafstand met één stap worden verlaagd naar 30 meter. Het blijkt dat de woningen van Het Polder Hofje binnen de richtafstand van 30 meter worden gerealiseerd.

Voor het aspect stof geeft de VNG-publicatie aan richtafstand aan van 30 meter. Vanwege het gemengde gebied rondom de planlocatie kan de richtafstand met één stap worden verlaagd. Dit betekent dat de richtafstand kan worden verkleind tot 10 meter. De woningen van het Polder Hofje worden binnen de richtafstand van 10 meter gebouwd.

De VNG-publicatie geeft voor het aspect geur en gevaar een richtafstand aan van 10 meter. Door het verkleinen van de richtafstand binnen het gemengde gebied wordt de afstand gereduceerd tot 0 meter. Dit betekent dat vanuit het aspect geur en gevaar geen belemmerende werking is te verwachten.

Recentelijk is er een concept-aanvraag ingediend bij de gemeente Hollands Kroon waarin wordt verzocht om woningbouw mogelijk te maken op het perceel aan de Molenvaart 243. Door het perceel een woonbestemming te geven, zullen de richtafstanden in het kader van het milieu niet meer van toepassing zijn. Wanneer de gemeente niet instemt met het woningbouwplan zullen geluids- en stof reducerende maatregelen worden getroffen.