

Ontwikkelingsmaatschappij
het Nieuwe Westland (ONW)

Akoestisch onderzoek Waelpolder

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Ontwikkelingsmaatschappij het Nieuwe Westland (ONW)

Akoestisch onderzoek Waelpolder

Datum 2 juni 2020
Kenmerk 006208.20200602.R1.01 Concept
Eerste versie

Documentatiepagina

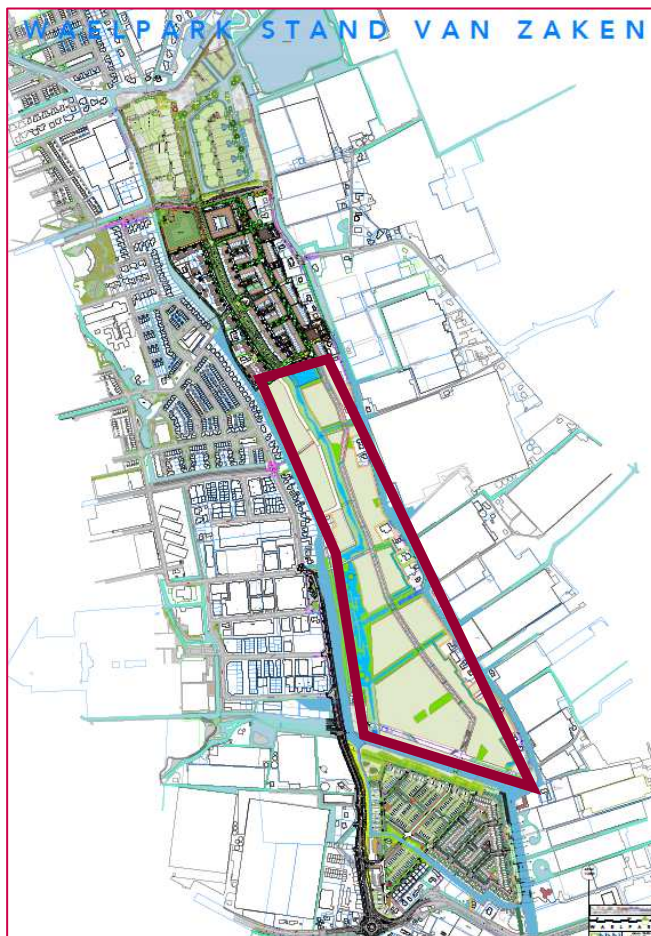
Oprachtgever(s)	Ontwikkelingsmaatschappij het Nieuwe Westland (ONW)
Titel rapport	Akoestisch onderzoek Waelpolder
Kenmerk	006208.20200602.R1.01
Datum publicatie	2 juni 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer J. Slob
Projectteam Goudappel Coffeng	De heren K.D. Koopmans en J.Y. Keizer
Projectomschrijving	Akoestisch onderzoek ten behoeve van de woningbouwontwikkeling Waelpolder

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Wettelijk kader	3
2.1	Zonering	3
2.2	Geluidscriteria	4
2.3	Geluidsreducerende maatregelen en hogere grenswaarden	5
2.4	Maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit	5
2.5	Gemeentelijk geluidsbeleid	5
3	Uitgangspunten	7
3.1	Rekenmethodiek	7
3.2	Verkeersgegevens	7
3.2.1	Omgevingskenmerken	10
4	Resultaten	12
4.1	Geluidssituatie nieuwe woningen	12
4.1.1	Nieuwe wijkverzamelweg door het plangebied (30 km/h)	12
4.1.2	Poelkade	14
4.1.3	Lorentzstraat - Braillestraat	15
4.2	Geluidssituatie bestaande woningen t.g.v. nieuwe wijkverzamelweg	16
5	Resumé	18
Bijlage	Geluidscontouren	

1

Inleiding

Ontwikkelingsmaatschappij het Nieuwe Westland b.v. (ONW) is voornemens woningen te ontwikkelen in de Waelpolder. Dit plan maakt onderdeel uit van het totale plan Waelpark (zie omkaderde middengebied in figuur 1.1).



Figuur 1.1: Beoogde (concept-)invulling Waelpark (Waelpolder)

In het plangebied worden nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt in de vorm van woningen. Daarnaast wordt een nieuwe wijkverzamelweg (30 km/h) gerealiseerd. Ten behoeve van de doorlopen bestemmingsplanprocedure is daarvoor een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Dit akoestisch onderzoek is in voorliggende rapportage beschreven.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op het wettelijke kader in relatie met het plan. Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens de uitgangspunten van het onderzoek. Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 de resultaten beschreven. Hoofdstuk 5 sluit af met de belangrijkste conclusies van het onderzoek.

2

Wettelijk kader

De regelgeving omtrent geluidshinder is vastgelegd in de Wet geluidhinder. In voorliggende situatie gaat het om nieuwe woningen binnen de geluidszones en invloedssfeer van bestaande wegen.

Onderzoek en toetsing aan de gestelde geluidsnormen dient te worden uitgevoerd per geluidsbron (per weg). Hierna is ingegaan op de algemene geluidszones en geluidscriteria die van toepassing zijn in voorliggend onderzoek.

2.1 Zonering

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald dat zich langs alle wegen een geluidszone bevindt. Uitzondering hierop zijn de wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/h.

De breedte van de geluidszone hangt af van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied. Een overzicht van de geluidszones is weergegeven in tabel 2.1.

aantal rijstroken	wegligging binnen stedelijk gebied	wegligging buiten stedelijk gebied
2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	n.v.t.	600 m

Tabel 2.1: Overzicht breedte geluidszones per wegtype

De wegen die van invloed zijn op de geluidssituatie in het plangebied zijn:

- Lorentzstraat – Braillestraat (30 km/h)
- Poelkade (60 km/h¹)
- Nieuwe wijkverzamelweg door plangebied (30 km/h)

Een aantal wegen heeft een snelheidsregime van 30 km/h en daarmee is wettelijk gezien geen sprake van een formele geluidszone. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidssituatie langs 30 km/h-wegen in voorliggende situatie echter wel beschouwd.

2.2 Geluidscriteria

Er kunnen zich verschillende situaties voordoen waarbij akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. In tabel 2.2 zijn de geluidscriteria weergegeven, waaraan in deze verschillende situaties moeten worden voldaan.

woning	weg	binnenstedelijke situatie		buitenstedelijke situatie	
		voorkeurs-grenswaarde	maximale ontheffing	voorkeurs-grenswaarde	maximale ontheffing
nieuw	nieuw	48 dB	58 dB	48 dB	53 dB
bestaand	nieuw	48 dB	63 dB	48 dB	58 dB
bestaand	in reconstructie	48 dB	68 dB	48 dB	68 dB
nieuw	bestaand	48 dB	63 dB	48 dB	53 dB

Tabel 2.2: Situaties, zoals beschreven in de Wet geluidhinder

Geluidscriteria voor nieuwe woningen

In voorliggende situatie is sprake van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een bestaande gezoneerde wegen en wegen met een maximum snelheid van 30 km/h. Voor nieuwe woningen is sprake van een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde voor nieuwe woningen bedraagt 63 dB in het geval van een bestaande weg en 58 dB in het geval van een nieuwe weg (beide uitgaande van een binnenstedelijke situatie).

¹ In de verkeerskundige adviezen is opgenomen om de Poelkade in de plansituatie binnen de bebouwde kom te situeren en daarmee de snelheid te verlagen naar 30 km/h.

Geluidscriteria voor bestaande woningen

In het plangebied wordt een nieuwe wijkverzamelweg aangelegd. Voor deze weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/h en daarmee geen formele geluidszone. Voor de omliggende bestaande woningen is echter wel inzichtelijk gemaakt of er sprake is van een acceptabele geluidsbelasting. Daarvoor wordt de relatie gelegd met de geluidscriteria die gelden bij gezoneerde wegen.

2.3 Geluidsreducerende maatregelen en hogere grenswaarden

In artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder is vermeld dat hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugdringen van de geluidsbelasting, onvoldoende doeltreffend zal zijn of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

De prioriteit die de Wet geluidhinder geeft aan geluidsreducerende oplossingen, is als volgt:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen.
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen.
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

2.4 Maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit

Het Bouwbesluit stelt (in geval van ontheffing) eisen met betrekking tot het geluidsniveau in de geluidsgoedige vertrekken van geluidsgoedige bestemmingen. In het besluit is opgenomen dat in verblijfsruimten van woningen voldaan moet worden aan een maximale binnenwaarde van 33 dB. Geadviseerd wordt om daarbij te rekenen met de geluidsbelastingen van alle bronnen gezamenlijk, de gecumuleerde geluidsbelasting. Hieronder vallen eveneens 30 km/h-wegen en woonerven. Op een gecumuleerde geluidsbelasting is geen correctie volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder van toepassing.

Op dit moment is de verkaveling van de woningen nog niet uitgewerkt. Dit dient in een vervolgstadium uitgevoerd. Geadviseerd wordt om in dat geval ook nader aandacht te besteden aan de isolatiewaarde van de woningen.

2.5 Gemeentelijk geluidsbeleid

De gemeente Westland heeft een toetsingskader ten aanzien van het vaststellen van Hogere grenswaarden. Dit beleid is beschreven in de rapportage 'Toetsingskader Hogere

geluidswaarde besluiten Wet geluidhinder 2007' van de gemeente Westland. Het gemeentelijk geluidsbeleid is tevens in voorliggend onderzoek betrokken.

3

Uitgangspunten

3.1 Rekenmethodiek

Het onderzoek is uitgevoerd conform de voorschriften van Standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). Gerekend is met het softwarepakket GeoMilieu, versie 5.20)

Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder en artikel 3.4 van het RMG2012 is op de geluidsbelasting een correctie toegepast van -5 dB voor wegen met een representatieve snelheid van minder dan 70 km/h en in beginsel -2 dB voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h en hoger.

Voor de vergelijkbaarheid van de geluidsbelastingen in relatie met grenswaarden, is ook voor 30 km/h wegen uitgegaan van een correctie van -5 dB.

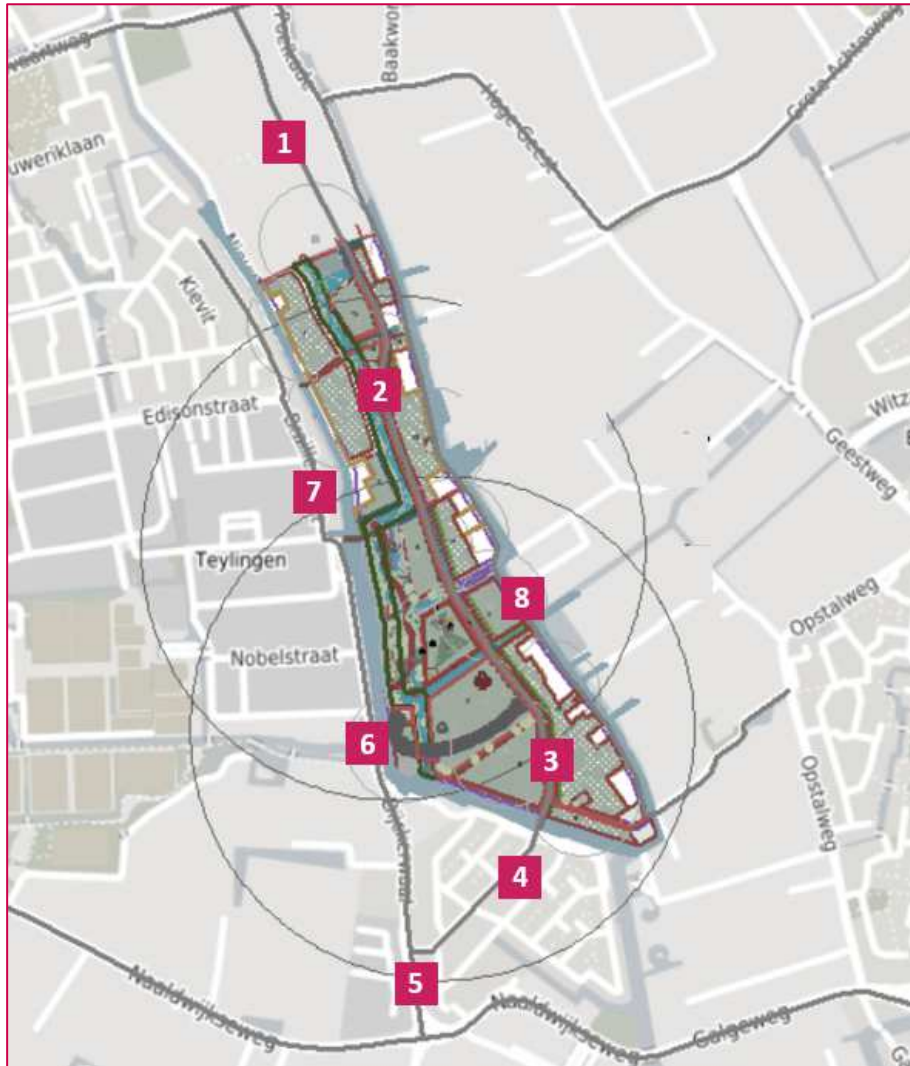
3.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag waarin de gemeente Westland is opgenomen. Een uitgebreide beschrijving van de berekende verkeerseffecten is opgenomen de separate rapportage. 'Herziening verkeersrapportage Waelpolder' (006134.20200323.R1.06).

Er zijn verkeersberekeningen uitgevoerd met het meest recente verkeersmodel (V-MRDH 2.6). Met dit verkeersmodel zijn de verwachte intensiteiten voor 2030Hoog berekend. Er zijn een tweetal varianten onderzocht. In voorliggend onderzoek is uitgegaan van het scenario waarbij uitgegaan is van de maximale invulling van 720 woningen in het plangebied Waelpolder.

Voor de verkeerskundige rapportage zijn de verkeersintensiteiten voor een gemiddelde werkdag representatief. Voor het geluidsonderzoek zijn de verkeersgegevens voor een jaargemiddelde weekdag nodig. De betreffende verkeersgegevens zijn met behulp van het verkeersmodel omgerekend naar verkeerscijfers voor een jaargemiddelde weekdag.

Tabel 3.1 geeft een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens. Een overzicht van de betreffende wegvakken is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Overzicht van de wegvakken

wegvak	intensiteit	gemiddeld uurpercentage			licht verkeer			middelzwaar vrachtverkeer (%)			zwaar vrachtverkeer (%)		
	plansituatie	t.o.v. etmaal (%/h)			(%)								
	2030 (mvt/etm)	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
1. Fluwijn	2.100	6,9	3,2	0,6	98,6	99,2	97,0	1,1	0,7	2,3	0,3	0,2	0,7
2. Nieuwe wijkverzamelweg	1.700	6,9	3,2	0,6	98,7	99,2	97,1	1,1	0,7	2,2	0,3	0,1	0,7
3. Nieuwe wijkverzamelweg	3.400	6,9	3,2	0,6	98,3	99,0	96,4	1,4	0,8	2,8	0,3	0,2	0,8
4. Grote Vos	3.400	6,9	3,2	0,6	98,3	99,0	96,4	1,4	0,8	2,8	0,3	0,2	0,8
5. Dijkervaal	4.900	6,9	3,1	0,6	95,9	97,6	91,5	3,3	2,0	6,5	0,8	0,4	2,0
6. Lorentzstraat	500	6,9	2,5	0,9	72,6	76,7	68,2	11,0	10,0	11,1	16,5	13,3	20,6
7. Braillestraat	500	6,9	2,5	0,9	72,6	76,7	68,2	11,0	10,0	11,1	16,5	13,3	20,6
8. Poelkade	150	6,9	3,2	0,6	98,0	98,0	98,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Tabel 3.1: overzicht van de verkeersgegevens

Met behulp van het verkeersmodel worden verkeersgegevens bepaald voor de hoofdwegen binnen de gemeente. Voor wegen van een lagere orde waar alleen bestemmingsverkeer van toepassing is, is niet altijd een verkeersintensiteit uit het verkeersmodel beschikbaar. Hiervoor is het detailniveau van het verkeersmodel niet geschikt. Derhalve is een aantal wegvakken een aangepaste aanname gedaan voor de verkeersgegevens ten behoeve van het akoestisch onderzoek.

Poelkade

Voor de Poelkade is in het verkeersmodel geen verkeersintensiteit beschikbaar. In de praktijk is er ook alleen sprake van bestemmingsverkeer voor de aanliggende woningen. In voorliggende situatie betreft dat circa 34 woningen. Daarbij zal het verkeer zich spreiden via de noordzijde en de oostzijde. In voorliggende rapportage is uitgegaan van een maximale verkeersintensiteit van 150 motorvoertuigen per etmaal voor de gehele Poelkade.

Lorentzstraat

In het verkeersmodel is voor de route via de Lorentzstraat een verkeersintensiteit opgenomen circa 500 mvt/etmaal met relatief veel vrachtverkeer, representatief voor het industriegebied. Om te voorkomen dat uitgegaan wordt van een onderschatting van de verkeershoeveelheid, is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met extra verkeer. Ten behoeve van de analyse is uitgegaan van een situatie waarbij 1.500 extra personenauto's op het wegvak geprojecteerd zijn. In totaal is dan sprake van een verkeersintensiteit van 2.000 mvt/etmaal.

3.3 Omgevingskenmerken

Afscherming, reflectie en overdrachtdemping

De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige woningen en andere bebouwing hebben een reflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift (RMG 2012) aangegeven wijze ingevoerd in het geluidsmodel.

Bodemfactor

In het geluidsmodel is ervan uitgegaan dat harde bodemgebieden zoals water en wegvlakken een reflecterende werking hebben. Voor de het overige deel van het geluidsmodel is uitgegaan van een bodemfactor van 0,5. Dit betekent een half harde/half zachte bodem.

Hoogteligging

In het plangebied is geen sprake van grote hoogteverschillen die van invloed zijn op de geluidssituatie. Er is gerekend met een standaard maaiveldhoogte.

Wegdekverharding en maximumsnelheid

Een overzicht van de wegdekverhardingen en maximumsnelheden is weergegeven in tabel 3.2. Figuur 3.1 geeft de situering van wegvakken weer.

nr.	wegvak	wegdekverharding	snelheid
1	Fluwijn	elementenverharding in Keperverband	30 km/h
2	Nieuwe wijkverzamelweg	elementenverharding in Keperverband	30 km/h
3	Nieuwe wijkverzamelweg	elementenverharding in Keperverband	30 km/h
4	Grote Vos	elementenverharding in Keperverband	30 km/h
5	Dijckerwaal	SMA NL8 G+ (m.u.v. rotonde)	60/50 km/h
6	Lorentzstraat	elementenverharding in keperverband	30 km/h
7	Braillestraat	elementenverharding in Keperverband	30 km/h
8	Poelkade	elementenverharding in Keperverband	60 km/h

Tabel 3.2: Overzicht wegdekverhardingen en maximumsnelheden

Op de Dijckerwaal gaat het 50 km/h regime over in een 30 km/h zone. Dit is ook in het akoestisch onderzoek beschouwd. Een overzicht van de locatie van de snelheidsovergang is weergegeven in figuur 3.2.



Figuur 3.2 Snelheidsregime Dijkervaal - Lorentzstraat

Geluidscontouren en waarneempunten

De invulling van het plangebied Waelpolder is op dit moment niet bekend. Daarom is de geluidssituatie inzichtelijk gemaakt middels geluidscontouren. De geluidscontouren zijn berekend voor een waarneemhoogte van 4,5 meter; representatief voor de eerste verdieping van de woningen. Uitgegaan is van geluidscontouren zonder de nieuwe bebouwing. In de praktijk zal de nieuwe bebouwing ook een afschermend effect hebben voor de bebouwing in de tweede en derde lijn.

Daarnaast is op een aantal bestaande woningen nog een aantal waarneempunten in het geluidsmodel opgenomen waarvoor de geluidsbelasting is berekend. De geluidsbelastingen voor deze woningen zijn eveneens berekend voor een waarneemhoogte van 4,5 meter, representatief voor de eerste verdieping van de woningen.

4

Resultaten

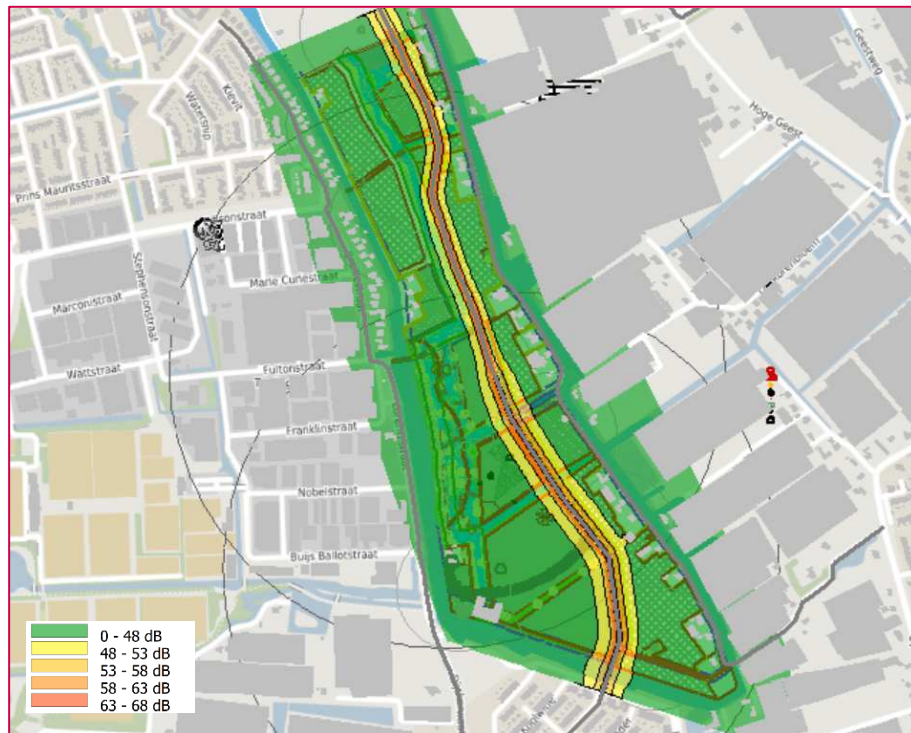
4.1 Geluidssituatie nieuwe woningen

4.1.1 Nieuwe wijkverzamelweg door het plangebied (30 km/h)

Het plangebied wordt ontsloten via een centrale verzamelweg. Daarbij kan het verkeer het plangebied zowel vanuit noordelijke als zuidelijke richting bereiken.

Rondom de nieuwe wijkverzamelweg zijn geluidsbelastingen berekend die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 57 dB op de randen van de bestemmingsvlakken. De verwachting is echter niet dat de woningen ook daadwerkelijk op deze randen gesitueerd worden. De absolute geluidsbelasting is daarbij afhankelijk van uiteindelijke situering en de afstand van de nieuwe woningen tot de weg. Bij de nadere uitwerking is het dan ook wenselijk om rekening te houden met de geluidssituatie ten gevolge van de nieuwe wijkverzamelweg. De geluidsbelastingen zijn echter niet hoger dan de geldende maximale ontheffingswaarde die geldt bij gezoneerde wegen. De berekende geluidsbelastingen zijn daarnaast niet uitzonderlijk voor wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h met een wijkontsluitende functie.

Langs de overige woonstraten is de verkeersdruk lager en is daarmee ook sprake van lagere geluidsbelastingen. Een overzicht van de berekende geluidscontouren is weergegeven in figuur 4.1. Een grotere weergave van de geluidscontouren is opgenomen in bijlage 1.



Figuur 4.1: Geluidscontour t.g.v. nieuwe wijkverzamelweg (geluidsbelasting inclusief correctie artikel 110g, waarneemhoogte 4,5 m)

Ten aanzien van de 30 km/h wegen is zoals gezegd geen sprake van onacceptabel hoge geluidsbelastingen. Geadviseerd wordt om voor de woningen die direct langs de wijkverzamelweg gerealiseerd worden, rekening te houden met de isolatiewaarde van de gevels.

In voorliggend onderzoek is voor de wijkverzamelweg uitgegaan van elementenverharding in keperverband. Dit is een gebruikelijke wegdekverharding bij erftoegangswegen met een maximum snelheid van 30 km/h. Eventueel kan er nog een keuze worden gemaakt om asfaltverharding toe te passen. Dit zorgt voor lagere geluidsbelastingen. Echter zorgt het ook voor een uitstraling van de weg die minder goed past bij een 30 km/h weginrichting. Hierdoor is het risico aanwezig dat automobilisten sneller gaan rijden waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt. Aangepaste wegdekverharding is in voorliggende rapportage dan ook niet verder beschouwd.

4.1.2 Poelkade

Op de Poelkade is alleen sprake van geëigend bestemmingsverkeer. De verkeersdruk is zeer beperkt en daarmee ook de geluidsbelasting. De 48-dB contour van de voorkeursgrenswaarde ligt op de randen van de nieuwe woongebieden. De verwachting is echter niet dat de woningen op de randen van de gebieden worden gerealiseerd. Een impressie van de berekende geluidscontouren is weergegeven in figuur 4.2. Een grote versie van de afbeelding is opgenomen in bijlage 1.

Wanneer de nieuwe woningen buiten de geluidscontour van 48 dB worden gerealiseerd is nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen niet noodzakelijk en zijn geen hogere grenswaarden noodzakelijk. Daarbij moet ook nog worden aangetekend dat gerekend is met de geldende maximumsnelheid van 60 km/h. De breedte van de Poelkade is echter zeer beperkt en de daadwerkelijke rijsnelheid ligt naar verwachting lager waardoor ook sprake is van een lagere geluidsbelasting.

Naar verwachting komt de Poelkade in de uiteindelijke plansituatie binnen de bebouwde kom te liggen en wordt de maximumsnelheid 30 km/h. In dat geval neemt ook de geluidsbelasting verder af.



Figuur 4.2: Geluidscontour t.g.v. Poelkade (geluidsbelasting inclusief correctie artikel 110g, waarneemhoogte 4,5 m)

4.1.3 Lorentzstraat - Braillestraat

De geluidscontouren ten gevolge van de Lorentzstraat – Braillestraat zijn weergegeven in figuur 4.3. Een grotere weergave is opgenomen in bijlage 1.

Ten gevolge van de Lorentzstraat-Braillestraat is geen geluidsbelasting te verwachten die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde voor de nieuwe woningen.



Figuur 4.3: Geluidscontour t.g.v. Lorentzstraat - Braillestraat (geluidsbelasting inclusief correctie artikel 110g, waarneemhoogte 4,5 m)

Een impressie van geluidscontour met het extra verkeer is opgenomen in figuur 4.4. De maximaal berekende geluidsbelasting op de randen van het plangebied bedraagt 51 dB. Deze geluidsbelasting is daarmee niet uitzonderlijk voor een dergelijk woongebied. Het vaststellen van hogere grenswaarden ten gevolge van 30 km/h wegen is niet mogelijk.



Figuur 4.4: Geluidscontour t.g.v. Lorentzstraat - Braillestraat met extra verkeer (geluidsbelasting inclusief correctie artikel 110g, waarneemhoogte 4,5 m)

4.2 Geluidssituatie bestaande woningen t.g.v. nieuwe wijkverzamelweg

De nieuwe wijkverzamelweg door Waelpolder komt aan de achterzijde van een aantal bestaande woningen aan de Poelkade te liggen. Voor de maatgevende locaties is inzichtelijk gemaakt of er sprake is van geluidsbelastingen die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. De nieuwe weg heeft geen formele geluidszone, maar is wel beschouwd in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De berekende geluidsbelastingen zijn weergegeven in tabel 4.1. Voor geen van de woningen is een geluidsbelasting berekend die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Daarmee kan gesteld worden dat geen sprake is van een onacceptabele geluidsbelasting en dat nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen niet noodzakelijk is. Een overzicht van de rekenlocaties is weergegeven in figuur 4.5. In voorliggende berekeningen is uitgegaan van een vrije veldsituatie. In de praktijk wordt een deel van het geluid lokaal afgeschermd door nieuwe bebouwing.

Waarneempunt	Adres	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting t.g.v. nieuwe weg door plangebied (dB)
001_A	Poelkade 14	4,5	44
002_A	Poelkade 16	4,5	47
003_A	Poelkade 18a	4,5	43
004_A	Poelkade 20	4,5	42
005_A	Poelkade 24	4,5	44
006_A	Poelkade 26	4,5	42

Waarneempunt	Adres	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting t.g.v. nieuwe weg door plangebied (dB)
007_A	Poelkade 26a	4,5	40
008_A	Poelkade 30	4,5	41
009_A	Poelkade 36	4,5	43
010_A	Poelkade 38	4,5	44
011_A	Poelkade 38b	4,5	42
012_A	Poelkade 40	4,5	40
013_A	Poelkade 42	4,5	< 40
014_A	Poelkade 44b	4,5	< 40
015_A	Poelkade 46	4,5	< 40
016_A	Poelkade 48	4,5	< 40

Tabel 4.1: Overzicht van de geluidsbelastingen voor bestaande woningen t.g.v. nieuwe weg door plangebied, resultaten inclusief correctie artikel 110g Wgh



Figuur 4.5: Overzicht van de toetspunten bestaande woningen langs nieuwe weg

5

Resumé

Ontwikkelingsmaatschappij het Nieuwe Westland b.v. (ONW) is voornemens woningen te ontwikkelen in de Waelpolder. Dit plan maakt onderdeel uit van het totale plan Waelpark

In het plangebied worden nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt in de vorm van woningen. Ten behoeve van de doorlopen bestemmingsplanprocedure is daarvoor een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Dit akoestisch onderzoek is in voorliggende rapportage beschreven.

Geluidssituatie nieuwe woningen

De exacte situering van de nieuwe woningen is op dit moment nog niet bekend. Daarom is de geluidssituatie inzichtelijk gemaakt doormiddel van geluidscontouren.

Nieuwe wijkverzamelweg

Langs de nieuwe wijkverzamelweg door het plangebied zijn geluidsbelastingen berekend die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De berekende geluidsbelastingen zijn echter niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde en niet uitzonderlijk voor een dergelijk woongebied. Wel wordt geadviseerd om bij de nadere uitwerking rekening te houden met de geluidssituatie en hier bij de situering en isolatiewaarde van de woningen rekening mee te houden.

Lorentzstraat – Braillestraat

Ten gevolge van de Lorentzstraat – Braillestraat zijn geen geluidsbelastingen te verwachten die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Alleen in de situatie waarbij uitgegaan wordt van extra verkeer op de Lorentzstraat – Braillestraat is aan de zuidzijde op de randen van het woongebied een geluidsbelasting berekend van 51 dB.

Poelkade

De Poelkade zorgt voor een zeer beperkte geluidsbelasting doordat er alleen sprake is van geëigend bestemmingsverkeer. Voor de nieuwe woningen zijn geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde te verwachten. De verwachting is daarnaast dat de Poelkade in de plansituatie binnen de bebouwde kom komt te liggen waarbij de weg wordt afgewaardeerd tot een 30 km/h weg.

Geadviseerd wordt om bij de nadere uitwerking rekening te houden met de maximale binnenwaarde van de woningen. Dit is met name van toepassing voor de eerstelijns bebouwing langs de nieuwe wijkverzamelweg.

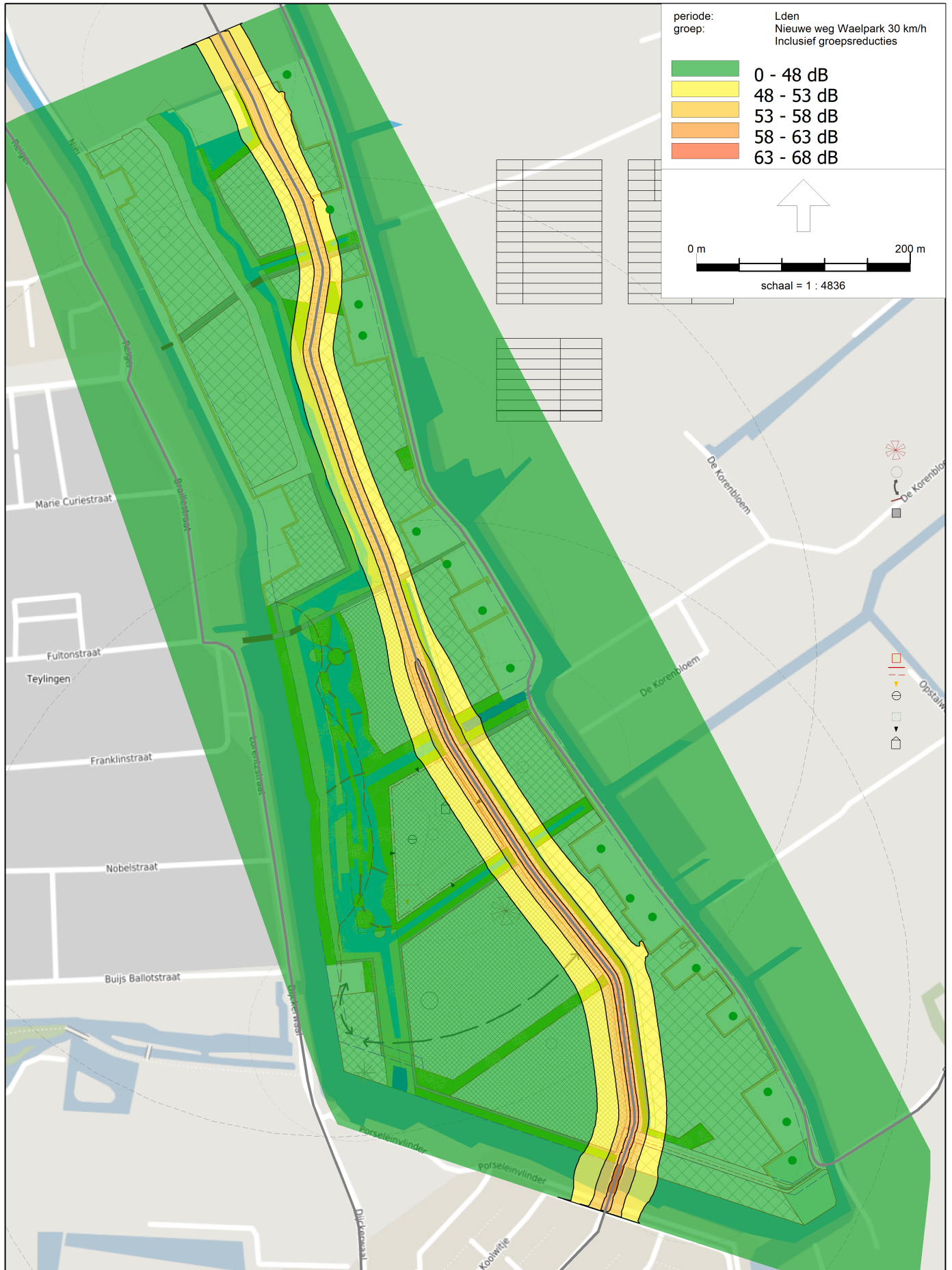
Bestaande woningen langs de nieuwe wijkverzamelweg

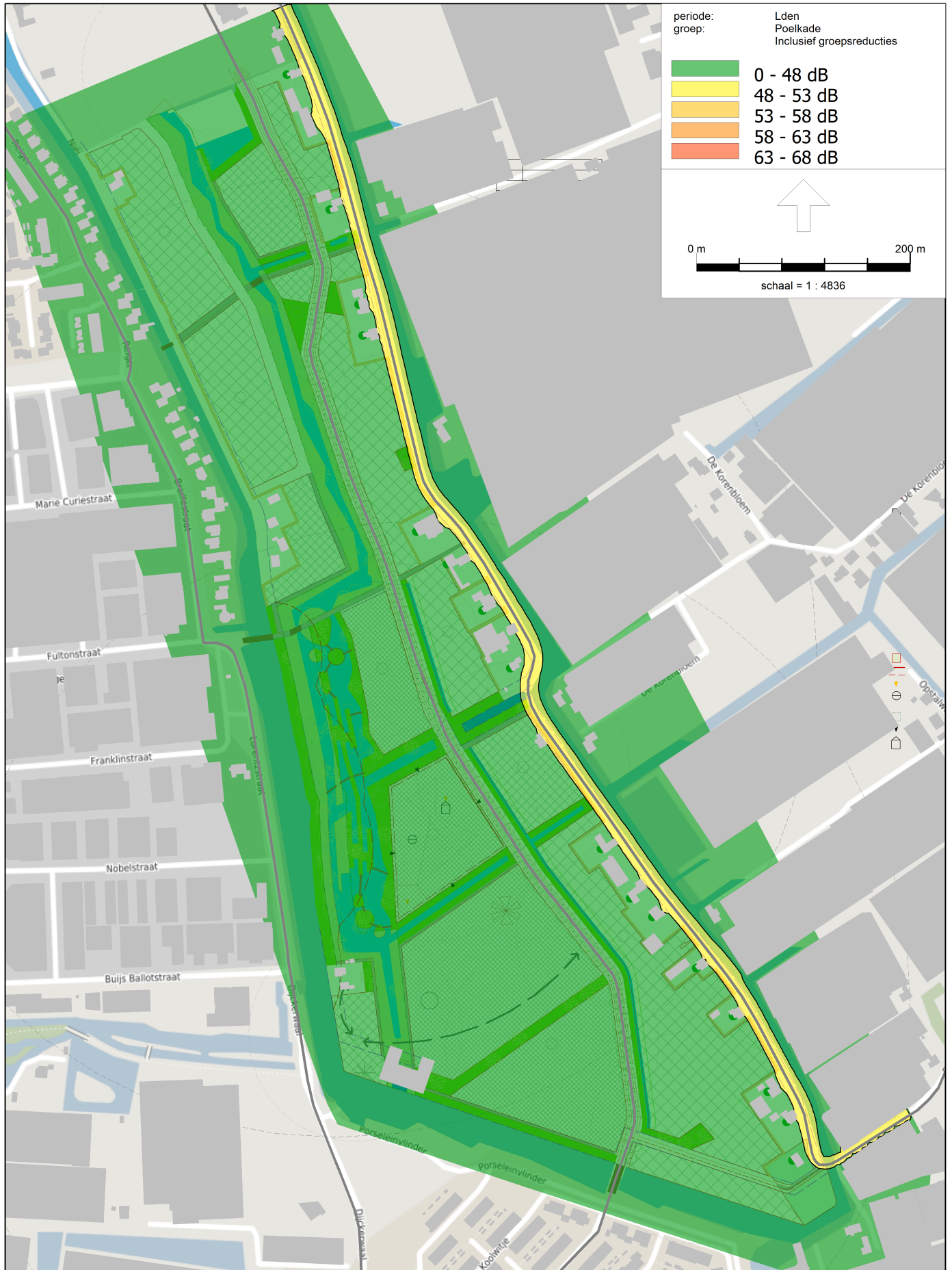
De nieuwe wijkverzamelweg door Waelpolder komt achter een aantal bestaande woningen aan de Poelkade te liggen. Voor de maatgevende locaties is inzichtelijk gemaakt of er sprake is van geluidsbelastingen die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. De nieuwe weg heeft geen formele geluidszone, maar is wel beschouwd in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Ten gevolge van de nieuwe weg zijn voor de bestaande woningen geen geluidsbelastingen berekend die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen is in voorliggende situatie niet noodzakelijk.

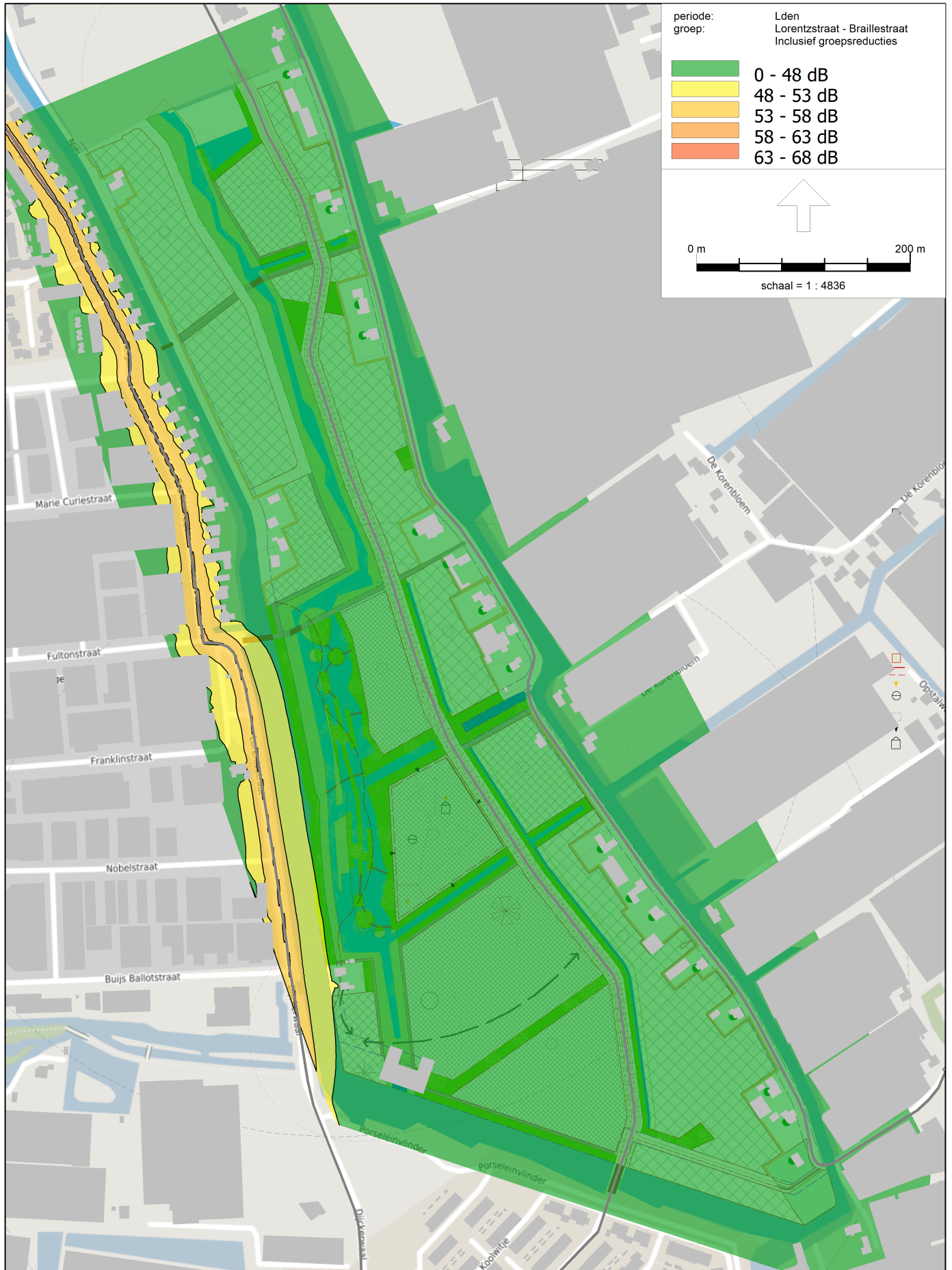
Bijlage 1

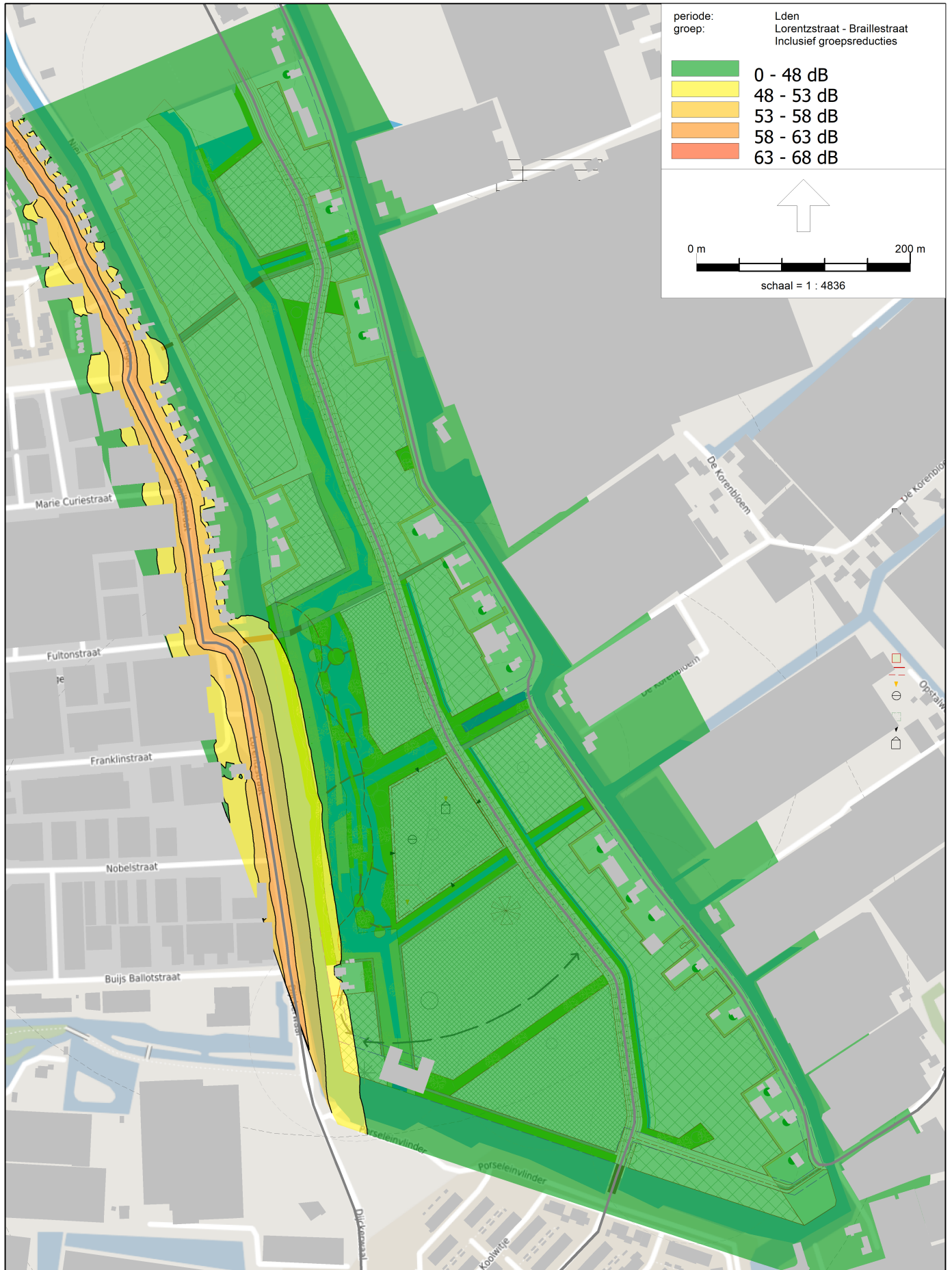
Geluidscontouren

Resultaten inclusief correctie conform artikel 110g Wgh









Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**