

Aanvullend advies omgevingsdienst

Allereerst willen wij opmerken dat in de mail genoemde voorkeursgrenswaarde van 48 dB (art. 82 *Wet geluidhinder*) geldt voor gezoneerde wegen; wegen met een maximale snelheid boven de 30 km/uur. In de mail worden diverse geluidsbelastingen genoemd. Allen zijn ten gevolge van de Parklaan. De Parklaan is een 30 km/uur weg. Daarmee is toetsing aan de *Wet geluidhinder* (Wgh) voor deze weg niet van toepassing.

Hoge geluidsbelasting

In het akoestisch rapport van de ODMH, dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan *Herziening Parklaan-Oost* te Boskoop staat beschreven dat de het woon- en leefklimaat van het plangebied 'zeer matig' is. Dit vanwege een geluidsbelasting van ten hoogste 61 dB t.p.v. de nieuwbouw woningen. Dit is een hoge geluidsbelasting, maar daarmee is dit plan niet uitzonderlijk. Er zijn en worden in Nederland veel bestemmingsplannen vastgesteld met een geluidsbelasting van 61 dB. Zelf tot 68 dB (excl. aftrek van 5 dB o.g.v. art. 110g Wgh ¹⁾). Om een voorbeeld te noemen: Op 25 september 2014 heeft de gemeente Alphen aan den Rijn bestemmingsplan *Herziening Torenpad-Oost 2013* vastgesteld. In het akoestisch rapport dat onderdeel uitmaakt van dat bestemmingsplan blijkt dat ten gevolge van een (30 km/uur) weg (Babsloot) een geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwbouw woningen van 61 dB (excl. aftrek van 5 dB) is berekend.

¹⁾ *Aftrek 5 dB*

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder mag bij de bepaling van de geluidsbelasting een aftrek van maximaal 5 dB worden toegepast. Dit omdat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst afneemt. Op basis van artikel 3.4 van de Regeling "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" geldt dat de aftrek voor wegen met een representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen lager dan 70 km/uur 5 dB bedraagt.

Binnenniveau nieuwbouw woningen

Inmiddels is voor de nieuwbouw woningen een gevelwering onderzoek uitgevoerd door adviesbureau Nieman Raadgevende Ingenieurs B.V.. Hieruit blijkt dat met de gevelbelasting van ten hoogste 61 dB en de beschreven gevelvoorzieningen voldaan wordt aan het binnenniveau eis van 33 dB binnen de woning op grond van het Bouwbesluit. Daarin wordt in de woningen een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Toename plan t.p.v. bestaande woningen

In het akoestisch rapport staat beschreven dat ter plaatse van de bestaande woning Parklaan 194 de geluidsbelasting zonder plan 61 dB bedraagt en met plan 62 dB (excl. aftrek). Zoals in het rapport staat beschreven zal de kwaliteit van het woon- en leefklimaat van de bestaande woningen met de komst van het bouwplan niet significant verslechterd worden.

Vershil 55 dB versus 61 dB

In het rapport van Schoonderbeek & Partners ten behoeve van bestemmingsplan *Parklaan-Oost 1* is op pagina 12 beschreven dat de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwbouw woningen 55 dB bedraagt. Daarbij wordt verwezen naar figuren 5.2.1 t/m 5.2.3.

Onderaan de figuren 5.2.1 t/m 5.2.3 staat: Geluidsbelasting tgv Parklaan, na aftrek 5 dB art. 110g Wgh – $H_w=1,5/4,5$ m+mv (noord/midden/zuid). De gepresenteerde geluidsbelasting is daarmee inclusief aftrek. De geluidsbelasting exclusief aftrek bedraagt voor de woningen daarmee $55 + 5 = 60$ dB.

In het akoestisch rapport van de ODMH dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan *Herziening Parklaan-Oost* te Boskoop, zijn de geluidsbelastingen van de Parklaan weergegeven exclusief aftrek. De door Schoonderbeek & Partners berekende 60 dB dient daarmee vergeleken te worden met de door de ODMH berekende 61 dB. Het verschil is daarmee slechts 1 dB. Dit verschil kan te maken hebben met gewijzigde inzicht van de intensiteit, iets andere modellering (daardoor meer / minder reflecties / afscherming), etc.

Vershil met vigerend bestemmingsplan

Op 9 december 2010 is het bestemmingsplan *Parklaan-Oost 1* door de toenmalige gemeente Boskoop vastgesteld. In het nu behandelde bestemmingsplan *Herziening Parklaan-Oost* worden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan 4 woningen extra mogelijk gemaakt. Uitgaande van 5 verkeersbewegingen per woning levert dit een toename op van $4 * 5 = 20$ verkeersbewegingen per etmaal. De aangehouden intensiteit op de Parklaan is 2009 motorvoertuigen per etmaal (inclusief plan). De 20 extra verkeersbewegingen dat leidt tot 2009 motorvoertuigen per etmaal heeft akoestisch gezien geen significante bijdrage.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande komen we tot de conclusie dat we geen aanleiding zien om het bestemmingsplan *Herziening Parklaan-Oost* niet vast te stellen.