

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Businesspark Vredenburg 2

toename geluidshinder

Kenmerk:
Datum:

Onderzoek toename geluidshinder businesspark Vredenburg
fase 2
2 mei 2025



Aanleiding

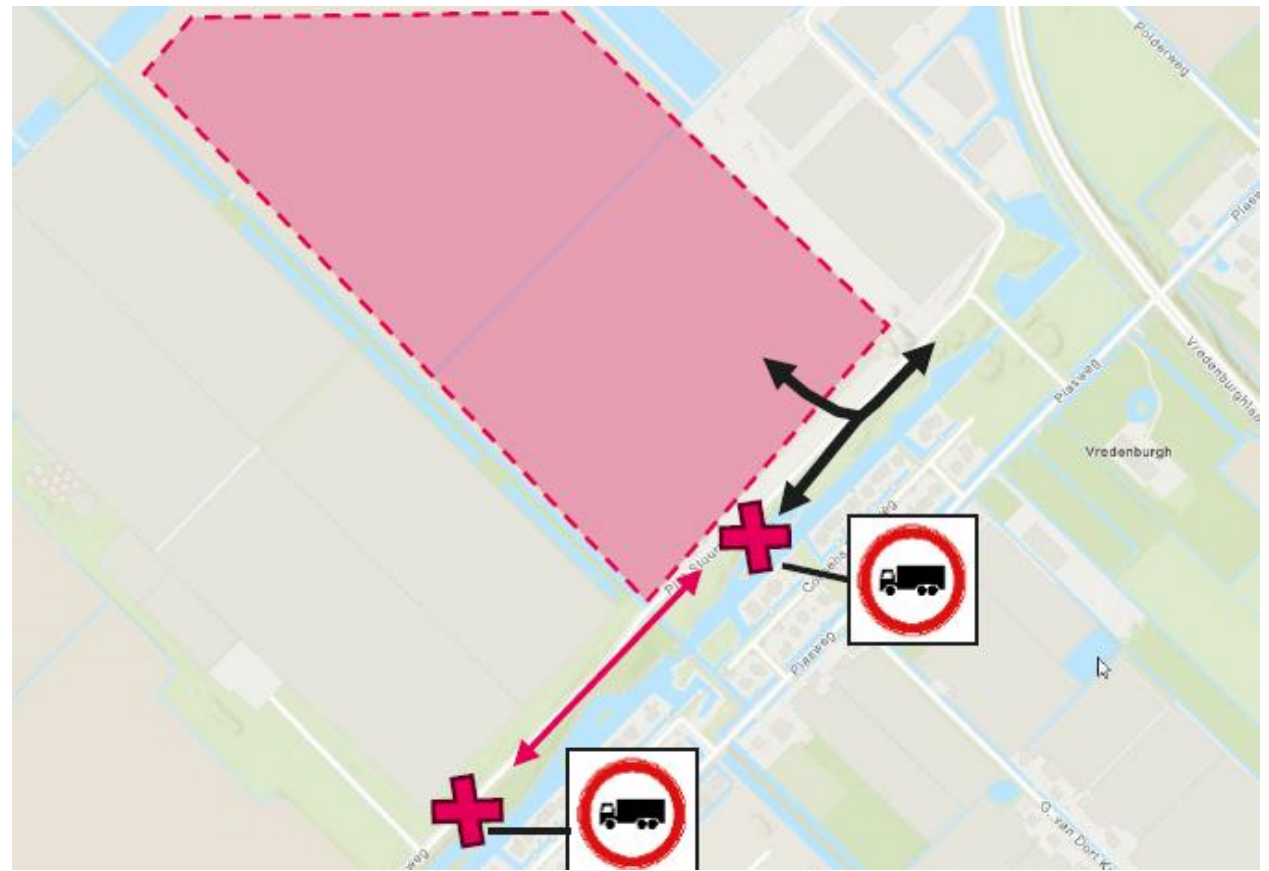
- Braakliggend terrein wordt herontwikkeld tot bedrijventerrein van circa 30 hectare
- Het gebied wordt ontsloten aan de Piet Stuurmanweg
- De impact van de extra verkeersstromen als gevolg van businesspark Vredenburg fase 2 op geluidshinder is nader onderzocht

Verkeersgeneratie

- De verkeersgeneratie is berekend aan de hand van CROW-verkeersgeneratiekencijfers
- 30 bruto hectare bevat omgerekend circa 25 netto hectare bedrijventerrein
- Per netto hectare bedraagt het CROW-kencijfer voor een gemengd bedrijventerrein
 - 170 autobewegingen per werkdag
 - 40 vrachtautobewegingen per werkdag
- Zodoende genereert dit circa 4.300 autobewegingen en 1.000 vrachtautobewegingen (zoals toegelicht in rapport 'Verkeersonderzoek businesspark Vredenburg fase 2', kenmerk 017760.20250418.R1.01)

Ontsluiting

- De beoogde ontsluiting bevat een verbod voor doorgaand vrachtverkeer op de Piet Stuurmanweg
- Autoverkeer van en naar het businesspark kan de Piet Stuurmanweg zowel vanuit het noorden als zuiden bereiken
- Vrachtverkeer van en naar het businesspark kan de Piet Stuurmanweg alleen bereiken vanuit het noorden

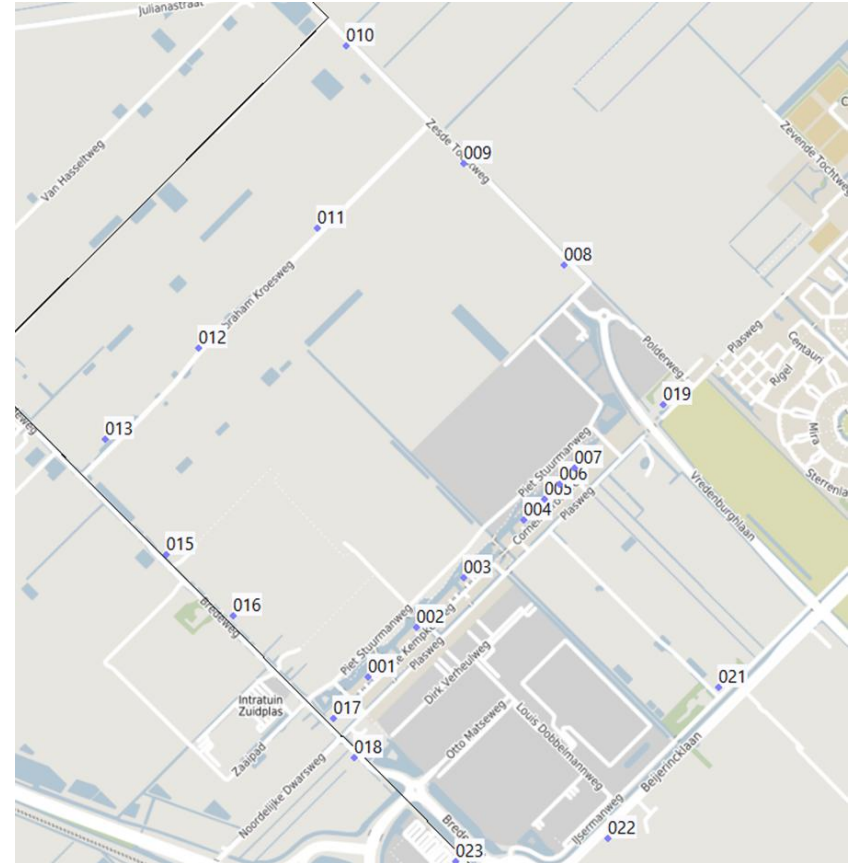


Verdeling van verkeer

- De berekende verkeersgeneratie is toegevoegd aan het verkeersmodel in de betreffende modelzone
- Gerekend met het Regionale Verkeersmodel Midden Holland 4.1 (RVMH 4.1)
- Prognosejaar 2040 Hoog
- Het verkeersmodel verdeelt vervolgens de verkeersgeneratie over het omliggende wegennet
- In rapport 'Verkeersonderzoek businesspark Vredenburg fase 2', (kenmerk 017760.20250418.R1.01) zijn de gewijzigde verkeersstromen nader toegelicht

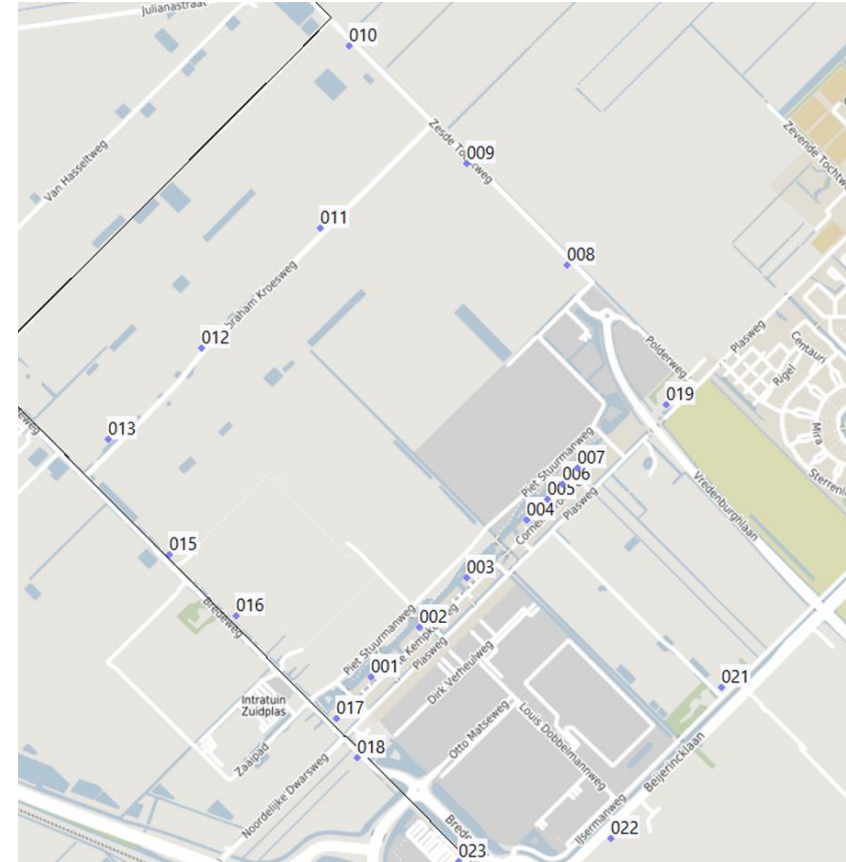
Geluidsberekeningen – aanpak en uitgangspunten

- De verkeersstromen zijn gebaseerd op het rapport 'Verkeersonderzoek businesspark Vredenburg fase 2', (kenmerk 017760.20250418.R1.01)
- De werkdagintensiteiten zijn door het verkeersmodel omgerekend naar weekdagintensiteiten om als input te dienen voor het geluidsonderzoek
- Er is een geluidsmodel opgesteld in het softwarepakket Geomilieu, versie 2024
- Het geluidsmodel is opgesteld op basis van de meet- en rekenmethode geluid wegverkeer uit de Omgevingsregeling als toetsingskader



Geluidsberekeningen – aanpak en uitgangspunten

- Voor maatgevende woningen in de omgeving is de significante geluidstoename berekend op basis van de verkeerscijfers op een weekdag
- Er is uitgegaan dat een significante toename 1,5 decibel of meer bedraagt ten opzichte van de referentiesituatie
- De ondergrens bedraagt bij
 - gemeentelijke wegen 53 decibel
 - provinciale wegen 50 decibel



Toename geluidshinder door ontwikkeling

- In de planvariant is alleen bij waarneempunt 7 sprake van een significante geluidstoename (+1,9 decibel)
- De geluidshinder bedraagt daar in de plansituatie 53 decibel waardoor alsnog sprake is van een acceptabele eindsituatie

waarneempunt	adres	L _{den} referentiesituatie (dB)	L _{den} plansituatie (dB)	verschil (dB)
001 A	Arie Kempkesweg 91	52,2	52,7	0,5
002 A	Arie Kempkesweg 63	52,0	52,6	0,6
003 A	Arie Kempkesweg 47	52,4	53,0	0,6
004 A	Cornelis Broerweg 29	50,8	51,7	0,9
005 A	Cornelis Broerweg 17	50,8	51,9	1,1
006 A	Cornelis Broerweg 9	51,0	52,3	1,3
007 A	Cornelis Broerweg 3	51,1	53,0	1,9
008 A	Zesde Tochtweg 6A	57,6	57,9	0,3
009 A	Zesde Tochtweg 4C	58,9	59,2	0,3
010 A	Zesde Tochtweg 1A	56,3	56,6	0,3
011 A	Abr. Kroesweg 40	54,2	54,4	0,2
012 A	Abr. Kroesweg 16	55,7	55,9	0,2
013 A	Abr. Kroesweg 2	55,5	55,5	0,0
014 A	Bredeweg 58	63,8	63,7	-0,1
015 A	Bredeweg 8	62,4	62,3	-0,1
016 A	Bredeweg 11F	60,9	60,9	0,0
017 A	Bredeweg 15	64,0	64,2	0,2
018 A	Bredeweg 104	67,7	67,6	-0,1
019 A	Plasweg 41	58,0	58,8	0,8
020 A	Meteorenweg (appartementencomplex)	54,3	54,5	0,2
021 A	IJsermanweg 9	61,2	61,6	0,4
022 A	Tweede Bloksweg 68	65,2	65,5	0,3
023 A	Bredeweg 112	58,8	58,6	-0,2

Conclusie geluidsonderzoek

- Als gevolg van de planontwikkeling van businesspark Vredenburg fase 2 wijzigen de verkeersstromen
- De gewijzigde verkeersstromen leiden op één waarnemingspunt tot een significante geluidshinder van 1,9 decibel
- In de plansituatie bedraagt de geluidshinder maximaal 53 decibel wat daarmee op de ondergrens ligt van acceptabele geluidshinder. Hierdoor is alsnog sprake van een acceptabele eindsituatie