

Opdrachtgever	Gemeente Vlissingen
Datum	10 juni 2021
Auteur	Jacob Keizer
Onderwerp	Geluidssituatie Van Dishoeckstraat Vlissingen
Kenmerk	009226.20210505.N1.01
Pagina	1/5

1. Inleiding

De gemeente Vlissingen werkt aan de ontwikkeling van het Scheldekwartier in Vlissingen. Binnen het gebied zijn diverse woningbouwontwikkelingen beoogd. De plannen zorgen voor extra verkeer langs wegen in de omgeving. Het Scheldekwartier wordt ondermeer ontsloten via De Willem Ruysstraat aan de zuid en oostzijde. Verkeer in noordwestelijke richting kan ook gebruik maken van de Van Dishoeckstraat. Figuur 1.1 geeft de locatie weer.



Ondergrondkaart: Cyclomedia

Figuur 1.1: Situatie plangebied Scheldekwartier (indicatief) en Van Dishoeckstraat

De gemeente Vlissingen heeft zorgen over de toename de geluidsbelasting als gevolg van een toename van het aantal verkeersbewegingen op het noordelijk deel van de Van Dishoeckstraat en heeft Goudappel Bv. gevraagd de situatie te onderzoeken. In voorliggende notitie zijn het wettelijk kader (hoofdstuk 2), de uitgangspunten (hoofdstuk 3) en bevindingen (hoofdstuk 4) beschreven.

2. Wettelijk kader

Nieuwe woningen

Ten behoeve van de realisatie van de nieuwe woningen in het Scheldekwartier is reeds akoestisch onderzoek uitgevoerd. De geluidssituatie is beschreven in de rapportage 'Scheldewijk Vlissingen - Actualisatie akoestisch onderzoek' met kenmerk 002099.R1.01.20181219.R1.01 d.d. Datum publicatie 19 december 2018.

Gevolgen elders

Als gevolg van de plannen neemt het aantal verkeersbewegingen in de omgeving toe. Daarmee kan sprake zijn van indirecte planeffecten op de geluidsbelasting, ook wel 'gevolgen elders' genoemd. Van een significante toename van de geluidsbelasting is sprake wanneer de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie (zonder de voorgenen plannen)¹. Een toename van de geluidsbelasting met 1 dB is niet waarneembaar voor het menselijk oor en wordt daarom als niet significant beschouwd. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt als ondergrens gehanteerd bij het beschouwen van gevolgen elders. Een dergelijke geluidsbelasting geldt als acceptabel geluidsniveau. Vanuit de Wet geluidhinder gelden geen eisen aan maatregelen wanneer sprake is van gevolgen elders. Wel kunnen deze in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden overwogen.

3. Uitgangspunten

3.1 Rekenmethode

Voor het berekenen van de geluidsbelasting is een geluidsmodel opgesteld met het programma GeoMilieu, versie 5.21. Met dit programma zijn de geluidsberekeningen uitgevoerd op basis van standaard rekenmethode 2 uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid (RMG 2012).

3.2 Verkeersgegevens

De gemeente Vlissingen heeft een verkeerstelling beschikbaar voor het noordelijk deel van de Van Dishoeckstraat, uitgevoerd in het voorjaar van 2018. Vanuit het verkeersmodel en het in 2018 uitgevoerde akoestisch onderzoek zijn toekomstige verkeerscijfers beschikbaar voor de plansituatie, inclusief de beoogde plannen voor het Scheldekwartier, in planjaar 2030. Om

¹ De vergelijking van geluidsbelastingen vindt plaats op basis van de onafgeronde waarden. Een verschil in geluidsbelasting van 1,50 dB of meer wordt derhalve als significant beschouwd.

het planeffect inzichtelijk te maken zijn de verkeerstellingen uit 2018 met 0,5% per jaar opgehoogd tot 2030. Hiermee is rekening gehouden met autonome verkeersgroei naar de toekomst en ontstaat een representatieve referentiesituatie 2030. De verkeersintensiteiten zijn samengevat in tabel 3.1.

Situatie	Weekdaggemiddelde etmaalintensiteit
Huidig (verkeerstelling 2018)	1.860 mvt/etm
Referentie 2030	1.980 mvt/etm
Plansituatie Scheldewijk 2030	2.800 mvt/etm

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten Van Dishoeckstraat (afgerond op 10-tallen)

Naast het aantal verkeersbewegingen is de verdeling over de dagperiode (7-19h), avondperiode (19-23h) en nachtperiode (23-7h) van invloed op de geluidssituatie, alsmede het aandeel middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. Deze verkeersverdelingen zijn ontleend aan de verkeerstellingen uit 2018. Tabel 3.2 geeft een overzicht.

Periode	Gemiddeld uurpercentage t.o.v. etmaal	Aandeel licht verkeer	Aandeel middelzwaar vrachtverkeer	Aandeel zwaar vrachtverkeer
Dag (7-19h)	6,4%/h	94,4%	5,5%	0,1%
Avond (19-23h)	4,1%/h	97,4%	2,6%	0,0%
Nacht (23-7h)	0,8%/h	94,7%	5,3%	0,0%

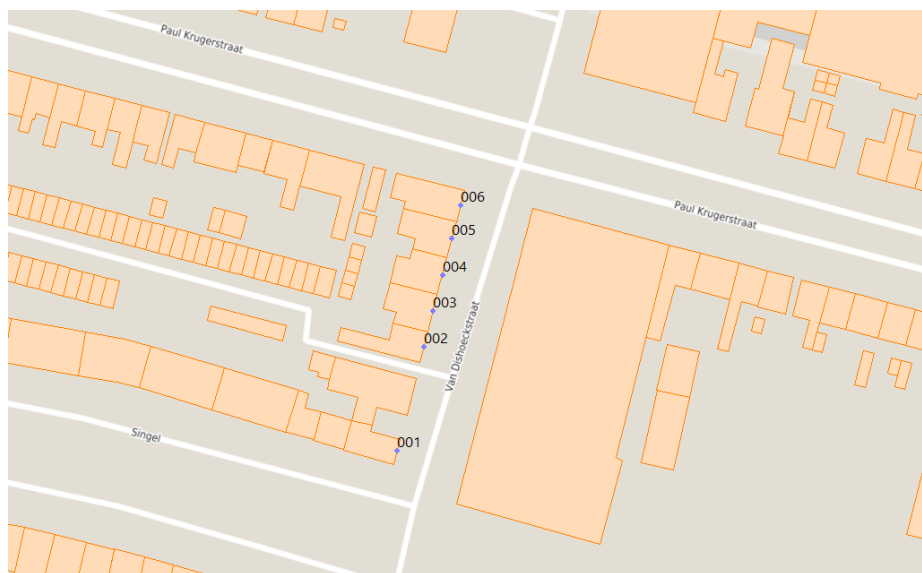
Tabel 3.2: Verkeersverdelingen

3.3 Omgevingskenmerken

Qua omgevingskenmerken is aangesloten bij het geluidsmodel dat ook bij de onderzoeken uit 2018 gehanteerd is. Voor de toekomstige plansituatie is rekening gehouden met de plannen binnen het Scheldekwardier.

Op het noordelijk deel van de Van Dishoeckstraat, tussen de Paul Krugerstraat en de Singel geldt een maximum snelheid van 50 km/h. De wegdekverharding bestaat uit elementen in keperverband. Voor de verkeersdrempels is een obstakelcorrectie toegepast.

Op de bestaande woningen zijn in het geluidsmodel waarneempunten aangebracht. Hierop is het invallend geluidsniveau berekend op een waarneemhoogte van 1,5 meter, 4,5 meter en 7,5 meter. Deze waarneemhoogten zijn representatief voor respectievelijk de eerste, tweede en derde bouwlaag van een woning (voor zover van toepassing). Figuur 3.1 geeft de situering van waarneempunten weer.



Ondergrondkaart: OpenStreetMap

Figuur 3.1: Situering waarneempunten

4. Bevindingen

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Van Dishoeckstraat is gepresenteerd in tabel 4.1.

Waarneempunt	Adres	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting referentiesituatie (dB)	Geluidsbelasting plansituatie (dB)	Verskil (dB)	Afgerond verschil (dB)
001_A	Singel 259	1,5	59,15	60,61	1,46	1
001_B	Singel 259	4,5	58,92	60,38	1,46	1
002_A	Van Dishoeckstraat 153	1,5	59,28	60,67	1,39	1
002_B	Van Dishoeckstraat 153	4,5	59,13	60,52	1,39	1
003_A	Van Dishoeckstraat 155-157	1,5	59,25	60,65	1,40	1
003_B	Van Dishoeckstraat 155-157	4,5	59,10	60,51	1,41	1
003_C	Van Dishoeckstraat 155-157	7,5	58,45	59,85	1,40	1
004_A	Van Dishoeckstraat 159-161	1,5	59,15	60,56	1,41	1
004_B	Van Dishoeckstraat 159-161	4,5	58,98	60,41	1,43	1
004_C	Van Dishoeckstraat 159-161	7,5	58,34	59,76	1,42	1
005_A	Van Dishoeckstraat 163-165-167	1,5	59,02	60,44	1,42	1
005_B	Van Dishoeckstraat 163-165-167	4,5	58,82	60,24	1,42	1
005_C	Van Dishoeckstraat 163-165-167	7,5	58,16	59,58	1,42	1
006_A	Van Dishoeckstraat 169	1,5	58,77	60,21	1,44	1
006_B	Van Dishoeckstraat 169	4,5	58,54	59,97	1,43	1

Tabel 4.1: Geluidsbelasting t.g.v. Van Dishoeckstraat (inclusief correctie artikel 110g Wet geluidhinder)

Uit de tabel valt op te maken dat de geluidsbelasting in de toekomstige plansituatie circa 1 dB hoger ligt ten opzichte van de toekomstige referentiesituatie. Hiermee is (net) geen sprake van een significante toename van de geluidsbelasting als gevolg van de planontwikkelingen binnen het Scheldekwartier.

De geluidsbelastingen liggen rond de 60 dB. Gezien de situering van de woningen en het wegprofiel, voorzien van een elementenverharding in keperverband, is geen sprake van een uitzonderlijke situatie. Er bestaat geen verplichting tot het treffen van geluidsreducerende maatregelen. Uiteraard kunnen maatregelen in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden overwogen.

Geluidsreducerende maatregelen

Door de wegdekverharding van elementen in keperverband te vervangen door een asfaltverharding, kan de geluidsbelasting met circa 2 dB worden teruggebracht. Het planeffect zou daarmee gecompenseerd kunnen worden. Echter moet gerealiseerd worden dat op wegen met een elementenverharding doorgaans minder hard gereden wordt dan op op wegen met een asfaltverharding. Bovendien is door de kruispuntvlakken en drempels sprake van optrekkend en afremmend verkeer, waardoor het effect in de praktijk tegen kan vallen.

Een andere maatregel zou het verlagen van de maximum snelheid kunnen zijn. Een maximum snelheid van 30 km/h zou een logische keuze zijn, aangezien vanaf de kruising met de Singel reeds een 30 km/h-regime geldt. Een snelheidsverlaging van 50 km/h naar 30 km/h zou rekentechnisch een afname van de geluidsbelasting van circa 1,5 dB kunnen opleveren. Ook hier geldt dat in de praktijk het effect tegen kan vallen. Vanwege het optrekkend en afremmend verkeer nabij de drempels op de kruispuntvlakken zal de huidige maximum snelheid van 50 km/h veelal niet gereden worden.

5. Resumé

Als gevolg van de plannen in het Scheldekwartier zal meer verkeer gebruik maken van het noordelijk deel van de Van Dishoeckstraat. Als gevolg van deze verkeerstoename neemt de geluidsbelasting met circa 1 dB toe. Hiermee is (net) geen sprake van "gevolgen elders". Er bestaat geen verplichting tot het treffen van geluidsreducerende maatregelen. Uiteraard kunnen deze in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden overwogen. In de praktijk zal het effect van maatregelen naar verwachting tegenvallen. Het verlagen van de maximum snelheid van 50 km/h naar 30 km/h zou wel zorgen voor een logisch wegbeeld ten opzichte van het overige deel van de Van Dishoeckstraat en de wegen in de omgeving, waarvoor reeds een 30 km/h-zone van toepassing is.