

**Notitie 2014.296-01:  
Aanvulling Golf Best**

---

Berg en Terblijt, 3 december 2014

In opdracht van Aeres Milieu is door Windmill Milieu en Management een aanvulling gemaakt op de akoestische onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bouwplan Golf Best.

door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn gerapporteerd in het rapport 20121245-01: "Bouwplan appartementen locatie Golf Best - Akoestisch onderzoek", d.d. 24 augustus 2012. De rapportage is aangevuld met de notitie 20121245-02: "Aanvullende berekeningen spoorweglawaaai Golfaan te Best", d.d. 2 november 2012.

Door de gemeente/milieudienst is het rapport en de aanvulling beoordeeld: "Beoordeling akoestisch onderzoek Bouwplan appartementen locatie Golf Best te Best", d.d. 19 september 2012 (?). De opmerkingen zijn vervolgens (deels) verwerkt in de rapportage 20121245-03: "Bouwplan appartementen locatie Golf Best - Akoestisch onderzoek", d.d. 15 november 2012.

Door de gemeente/milieudienst is hernieuwd een beoordeling uitgevoerd van het uitgevoerde akoestisch onderzoek. De resultaten van de beoordeling zijn verwoord in de notitie: "Beoordeling akoestisch onderzoek Bouwplan appartementen locatie Golf Best te Best", d.d. 28 januari 2013. Uit de beoordeling blijkt dat een aantal opmerkingen uit de eerste beoordeling zijn niet of niet volledig zijn verwerkt in het aangepaste akoestisch onderzoek. Navolgend zijn de punten beschreven en is een aanvulling gegeven:

**Cumulatieve geluidbelasting**

In de rapportage 20121245-03 d.d. 15 november 2012 is bij het bepalen van de cumulatieve geluidbelasting, het geluid ten gevolge van de nieuwe weg buiten beschouwing gelaten. In de rapportage 20121245-01 d.d. 24 augustus 2012 is deze geluidbelasting wel berekend.

De cumulatieve geluidbelasting is bepaald op basis van de voorhanden zijnde geluidbelasting uit de beide rapportages. De cumulatieve geluidbelasting is bepaald overeenkomstig de methode Miedema.

In navolgende tabel 1 zijn de individuele en gecumuleerde geluidbelasting weergegeven inclusief de cumulatie.

Tabel 1: Cumulatieve geluidbelasting

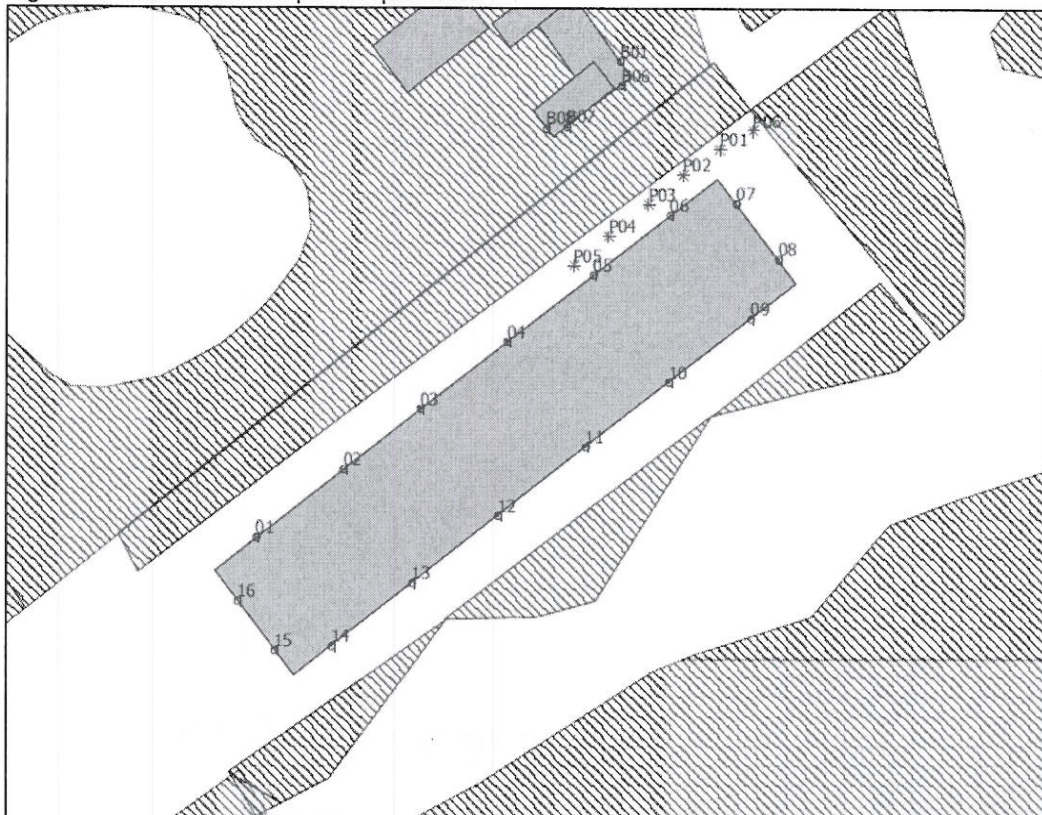
| Rekenpunt | Rekenhoogte<br>(m) | Berekende geluidbelastingen ( $L_{den}$ ) per geluidbrond (dB) |             |                 |            | $L_{etm,mkm}$<br>[dB(A)] |
|-----------|--------------------|----------------------------------------------------------------|-------------|-----------------|------------|--------------------------|
|           |                    | Spoorlijn                                                      | Patrijslaan | Zilvermeeuwlaan | Nieuwe Weg |                          |
| 01        | 1,5                | 55                                                             | 31          | 22              | 20         | 55                       |
| 01        | 4,5                | 58                                                             | 30          | 24              | 21         | 57                       |
| 02        | 1,5                | 55                                                             | 31          | 24              | 22         | 55                       |
| 02        | 4,5                | 58                                                             | 32          | 26              | 23         | 57                       |
| 03        | 1,5                | 56                                                             | 32          | 25              | 24         | 56                       |
| 03        | 4,5                | 59                                                             | 33          | 27              | 25         | 58                       |
| 04        | 1,5                | 56                                                             | 33          | 28              | 27         | 56                       |
| 04        | 4,5                | 58                                                             | 33          | 30              | 29         | 57                       |
| 05        | 1,5                | 56                                                             | 34          | 32              | 31         | 55                       |
| 05        | 4,5                | 58                                                             | 36          | 34              | 33         | 57                       |
| 06        | 1,5                | 56                                                             | 37          | 36              | 37         | 55                       |
| 06        | 4,5                | 58                                                             | 38          | 38              | 37         | 57                       |
| 07        | 1,5                | 45                                                             | 38          | 39              | 41         | 48                       |
| 07        | 4,5                | 48                                                             | 39          | 40              | 41         | 50                       |
| 08        | 1,5                | 45                                                             | 36          | 37              | 36         | 47                       |
| 08        | 4,5                | 48                                                             | 38          | 38              | 36         | 49                       |
| 09        | 1,5                | 53                                                             |             |                 |            | 52                       |
| 09        | 4,5                | 54                                                             |             |                 |            | 53                       |
| 10        | 1,5                | 53                                                             |             |                 |            | 53                       |
| 10        | 4,5                | 54                                                             |             |                 |            | 54                       |
| 11        | 1,5                | 54                                                             |             |                 |            | 53                       |
| 11        | 4,5                | 54                                                             |             |                 |            | 54                       |
| 12        | 1,5                | 54                                                             |             |                 |            | 53                       |
| 12        | 4,5                | 55                                                             |             |                 |            | 54                       |
| 13        | 1,5                | 54                                                             |             |                 |            | 53                       |
| 13        | 4,5                | 55                                                             |             |                 |            | 54                       |
| 14        | 1,5                | 54                                                             |             |                 |            | 53                       |
| 14        | 4,5                | 55                                                             |             |                 |            | 54                       |
| 15        | 1,5                | 54                                                             |             |                 |            | 54                       |
| 15        | 4,5                | 58                                                             |             |                 |            | 57                       |
| 16        | 1,5                | 55                                                             |             |                 |            | 54                       |
| 16        | 4,5                | 58                                                             |             |                 |            | 57                       |

De gecumuleerde geluidbelasting  $L_{etm,mkm}$  bedraagt ten hoogte 55 dB(A). Het woon- en leefklimaat kan daarmee als matig gekwalificeerd worden.

#### Verkeersaantrekkende werking

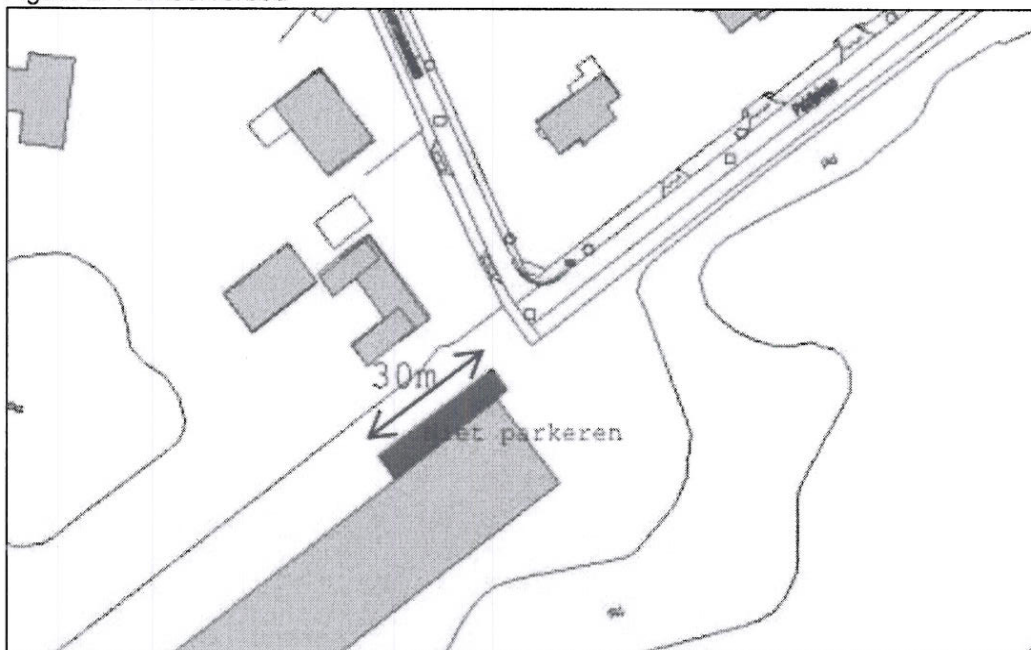
Ten aanzien van de pieken ten gevolge van het dichtslaan van portieren blijkt uit de bijlage bij rapport 20121245-01 d.d. 24 augustus 2012 niet dat wordt voldaan aan de richtwaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde. In de rapportage zijn de pieken ten gevolge van het parkeren gemodelleerd middels de bronnen P01 tot en met P06 (zie figuur 1).

Figuur 1: Geluidbronnen pieken parkeren



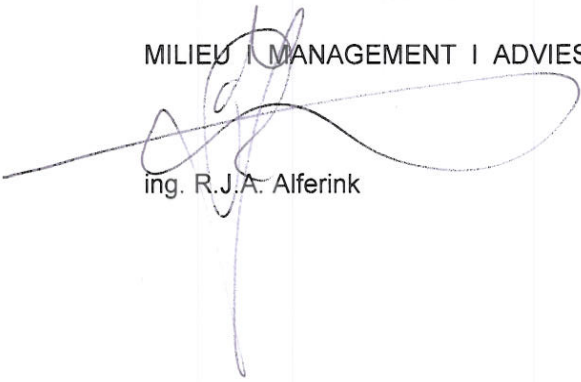
Uit de rekenresultaten blijkt dat de streefwaarde wordt overschreden ten gevolge van de bronnen P02, P03 en P04. Ten gevolge van de overige bronnen wordt de streefwaarde wel gerespecteerd. Door een parkeerverbod in te stellen ter plaatse van de bronnen P02, P03 en P04 wordt aan de streefwaarde voldaan. Uit de figuur blijkt verder dat elke bron een afstand van circa 10 meter beslaat. Derhalve wordt een parkeerverbod ingesteld over een lengte van 30 meter (zie figuur 2)

Figuur 2: Parkeerverbod



WINDMILL

MILIEU | MANAGEMENT | ADVIES

  
ing. R.J.A. Alferink