

DATUM 7 juli 2021
KENMERK 2020.0519
VAN Mustafa Lamkadmi

PROJECT Geffense Barriere Rijksweg 38
OPDRACHTGEVER Stein Ontwikkelt B.V.

GELUIDSEFFECT PARKEREN OP OMLIGGENDE WONINGEN

1. AANLEIDING

Het voornemen is om aan de rijksweg A59 ter hoogte van nummer 38 een nieuwe ontwikkeling te realiseren bestaande uit een combinatie van horeca, een gezamenlijke zitruimte in de vorm van een atrium en kantoorruimte en buitenruimte. Het omliggend gebied wordt ingericht ten behoeve van parkeer- en groenvoorzieningen.

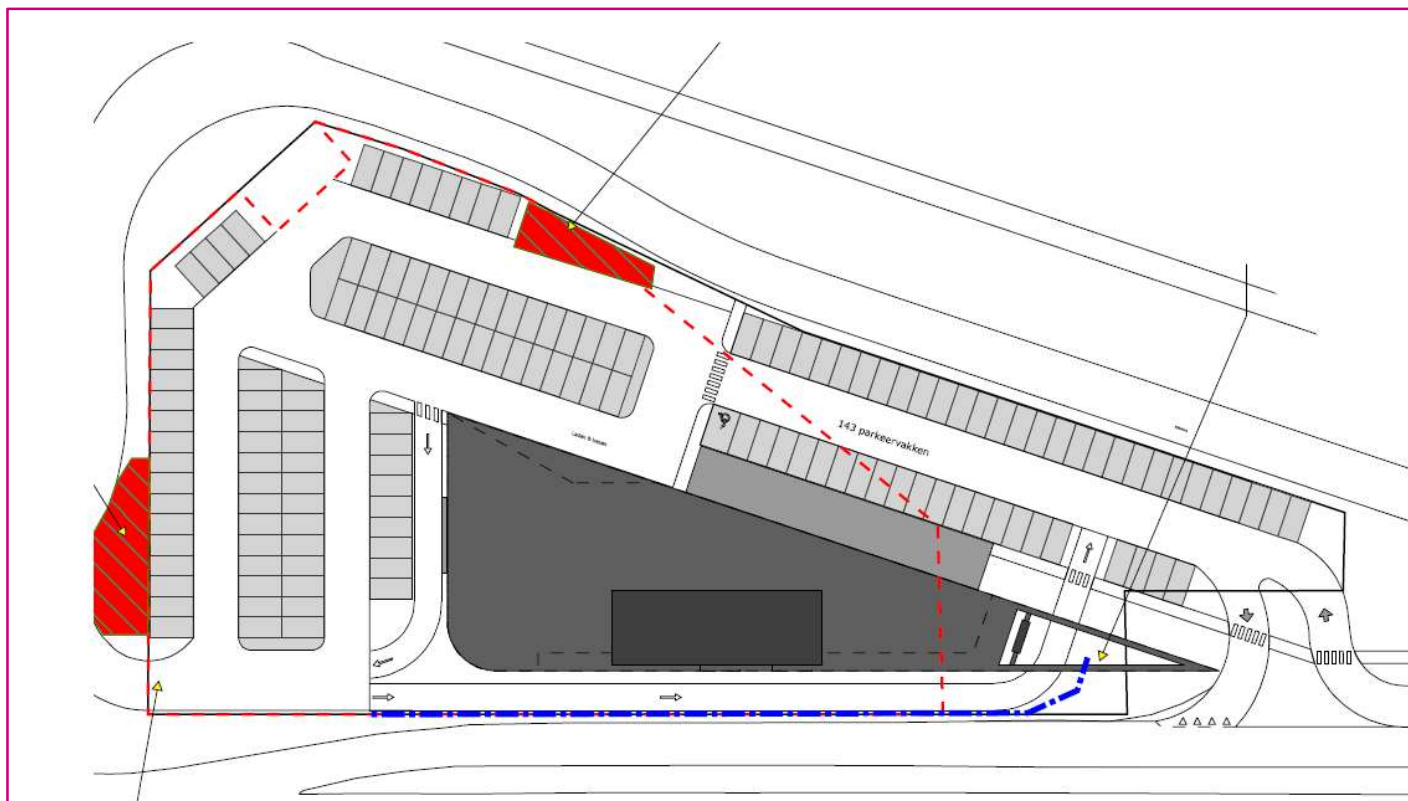
In de omgeving van de ontwikkeling liggen een aantal woningen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek uitgevoerd naar het effect van parkeervoorzieningen op het akoestisch woon- en leefklimaat ten aanzien van de bestaande woningen.



Figuur 1.1 Locatie plangebied

2. PLANSITUATIE

In figuur 2.1 is een overzicht gegeven van de toekomstige situatie.



Figuur 2.1 Toekomstige situatie

Rondom het plangebied zijn bestaande woningen aanwezig aan de:

- Oude Baan 1 (woonperceel) op circa 30 meter en de bestaande woning op circa 76 meter;
- Kraaijeven 6 (woonperceel) op circa 25 meter van de projectlocatie en de bestaande woning op circa 45 meter;
- Kraaijeven 8 (woonperceel) op circa 29 meter van de projectlocatie en de bestaande woning op circa 38 meter;
- Kraaijeven 9 (woonperceel) op circa 49 meter van de projectlocatie en de bestaande woning op circa 62 meter;
- Kraaijeven 11 (woonperceel) op circa 21 meter van de projectlocatie en de bestaande woning op circa 37 meter.

Aan de gevel van deze woningen worden de maximale geluidniveaus berekend ten gevolge van het sluiten van portieren op het parkeerterrein.

3. BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

Om een belangenafweging tussen een goed woon- en leefklimaat in de omgeving en de bedrijfsvoering te kunnen maken, is voor dit plan gebruik gemaakt van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerlei activiteiten en bijbehorende richtafstanden en milieunormen die gehanteerd worden voor gevoelige functies. De VNG-brochure hanteert twee soorten omgevingstypen. Een rustige woonwijk en gemengd gebied, voor beide omgevingstypen gelden andere richtafstanden en/of normen.

De definitie van een rustige woonwijk/rustig buitengebied is:

“Een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.”

De definitie van een gemengd gebied is:

“Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden en hogere milieunormen rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten meestal bepalend.”

De woningen rond het plangebied zijn gelegen in een “gemengd gebied” vanwege de aanwezigheid van de A59 (hoofdinfrastructuur). De normen die gelden voor woningen in een gemengd gebied zijn in tabel 3.1 weergegeven.

Tabel 3.1 Geluidnormen voor een gemengd gebied

Periode	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,r,Lt}$)	Maximale geluidniveaus (L_{Amax})
dagperiode (07:00 - 19:00)	50 dB(A)	70 dB(A)
avondperiode (19:00 - 23:00)	45 dB(A)	65 dB(A)
nachtperiode (23:00 - 07:00)	40 dB(A)	60 dB(A)

Deze richtwaarden hebben geen wettelijke status, maar zijn algemeen aanvaarde waarden. Het is mogelijk om op basis van een bestuurlijke afweging af te wijken van deze richtwaarden. De VNG-brochure biedt hiervoor een stappenplan.

4. UITGANGSPUNTEN

ALGEMEEN

Op grond van het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012” (artikel 2.3) moet de bepaling van het equivalente geluidsniveau plaatsvinden volgens één van de methoden uit de “Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999”, onder de in de handleiding genoemde voorwaarden. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de rekensoftware Geomilieu van dgmr, versie 2020.2.

WAARNEEMPUNTEN

Ter plaatse van de omliggende woningen is een aantal toetspunten ingevoerd met waarneemhoogten $h_o = +1,5$ en $+4,5$ m boven het maaiveld.

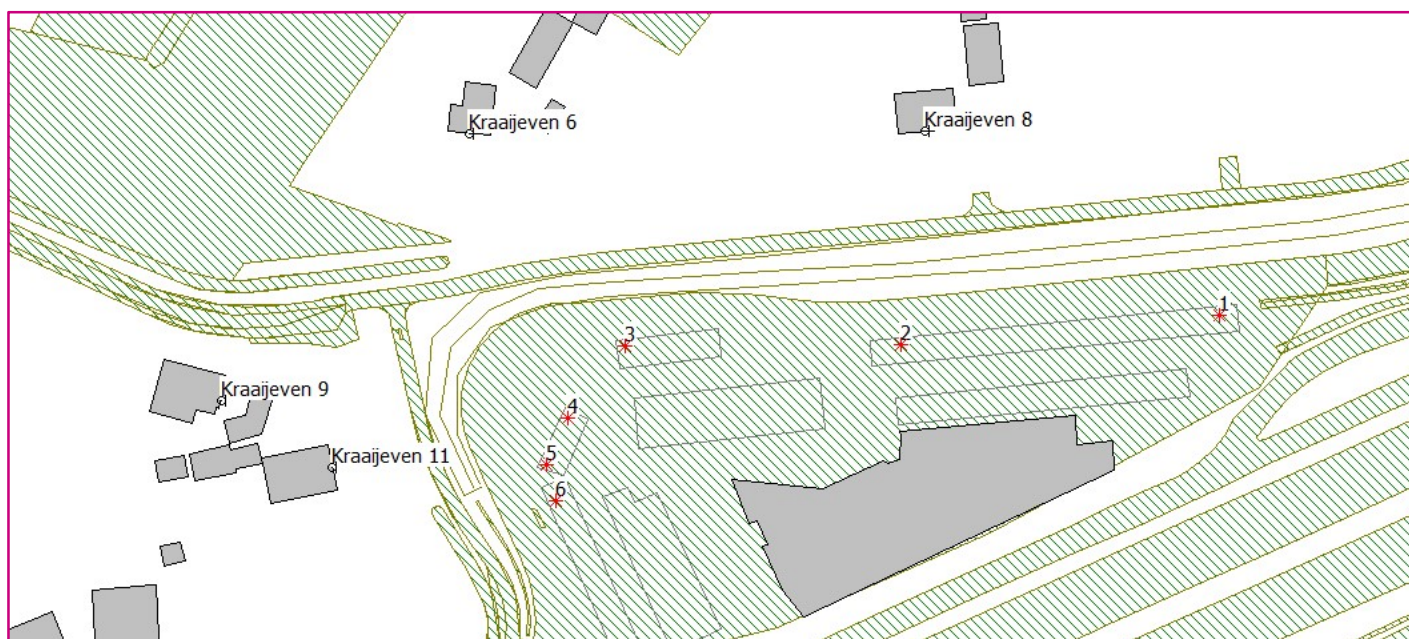
OBJECTEN EN BODEMVLAKKEN

Op basis van de plantekeningen en via PDOK gml-bestanden is een objectenmodel opgesteld van de parkeerplaats en de nabije omgeving. Er is gerekend met harde bodemgebieden (parkeerterrein, wegen, etc.) met een bodemfactor van $B = 0,0$. Voor deze situaties zijn in het rekenmodel bodemgebieden gemodelleerd. Voor tuinen, groenstroken en dergelijke is gerekend met een bodemfactor van $B = 1,0$ (absorberend).

Naast de Rijksweg staat afscherming doormiddel van een geluidwal, deze is ingetekend met behulp van hoogtelijnen (2 - 3,8 m).

GELUIDBRON

In het model is zijn de maximale geluidsniveaus vanwege het dichtslaan van portieren met een maximale bronsterkte van $L_{Wmax} = 100$ dB(A) ingevoerd. Deze zijn in de vorm van puntbronnen zo dicht mogelijk bij de bestaande woningen geplaatst, om een worst case scenario in beeld te brengen.



Figuur 4.1 Weergave rekenmodel

5. RESULTATEN

In tabel 5.1 zijn de rekenresultaten weergegeven voor het maximaal geluidniveau.

Tabel 5.1 Rekenresultaten maximaal geluidniveau

adres	maximaal geluidniveau L_{Amax} [dB(A)]
Oude Baan 1	45
Kraaijeven 8	53
Kraaijeven 6	54
Kraaijeven 9	44
Kraaijeven 11	57

6. CONCLUSIE

Het maximale geluidniveau ten gevolge van het sluiten van autoportieren bedraagt ten hoogste 57 dB(A). Hiermee kan worden voldaan aan richtwaarde van 70, 65 en 60 dB(A) geldend in achtereenvolgens de dag-, avond- en nachtperiode.

De parkeervoorzieningen hebben daarmee geen relevante impact op het akoestisch woon- en leefklimaat.