



**Akoestisch onderzoek bouwplan locatie  
Goudriaan transport te Ouderkerk aan den  
IJssel**

*Definitief ontwerp november 2016*



## **Akoestisch onderzoek bouwplan locatie Goudriaan transport te Ouderkerk aan den IJssel**

*Definitief ontwerp november 2016*

|                   |                                                      |
|-------------------|------------------------------------------------------|
| opdrachtgever     | VastgoedRaad bv te Tiel                              |
| rapportnummer     | OA 243-1-RA-001                                      |
| datum             | 30 januari 2017                                      |
| referentie        | HH/RV/TvdE/OA 243-1-RA-001                           |
| verantwoordelijke | ir. J.A. Huizer                                      |
| opsteller         | R.P. Vrolijk<br>+31 79 3470336<br>r.vrolijk@peutz.nl |

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 79 347 03 47, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl  
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2008

mook – zoetermeer – groningen – düsseldorf – dortmund – berlijn – leuven – parijs – lyon

## Inhoudsopgave

|          |                       |          |
|----------|-----------------------|----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>      | <b>4</b> |
| <b>2</b> | <b>Uitgangspunten</b> | <b>5</b> |
| <b>3</b> | <b>Berekeningen</b>   | <b>6</b> |
| <b>4</b> | <b>Beoordeling</b>    | <b>7</b> |

## 1 Inleiding

In opdracht van VastgoedRaad bv te Tiel is een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de geplande woningbouw op het voormalige terrein van Goudriaan transport aan de Sportlaan te Ouderkerk aan den IJssel.

Het woningbouwplan is gelegen aan de Sportlaan en Kerkweg ten zuiden van De Ridder Autoschade VOF.

Ten behoeve van de realisatie van woningbouw is begin 2010 een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het geluid ten gevolge van het autoschadebedrijf De Ridder (Peutz-rapport O 243-1A-RA van 28 januari 2010).

Doel van dit onderzoek was het bepalen van de optredende geluidniveaus ten gevolge van De Ridder en deze te toetsen aan wettelijke geluidgrenswaarden en/of streefwaarden in het kader van de goede ruimtelijke onderbouwing van positief bestemmen van de woonlocatie. Het bouwplan is thans gewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijk plan uit 2010.

Thans is door VastgoedRaad een definitief ontwerp van het bouwplan gepresenteerd. In figuur 1 is de situering van het bouwplan ten opzichte van De Ridder weergegeven.

Op basis van de uitgangspunten zoals beschreven in Peutz-rapport O 243-1A-RA, is de geluidbelasting ter hoogte van de geluidgevoelige gevels van het bouwplan berekend.

## 2 Uitgangspunten

Door VastgoedRaad is het definitief ontwerp d.d. 11 november 2016 van Bijl architecten aangeleverd.

In figuur 1 is de situering van het bouwplan ten opzichte van de omgeving weergegeven.

Volgens opgave VastgoedRaad worden de zijgevels van de woningen nummer 13 en 23 vanaf de eerste verdieping als 'dove gevels' (gevels zonder te openen delen) uitgevoerd. Daarmee zijn deze gevels niet als geluidgevoelig te beoordelen. Wel dient de geluidwering van de gevel voldoende hoog te zijn om een binnengeluidniveau in de woningen te realiseren van maximaal 35 dB(A)-etmaalwaarde (dit betekent 35 dB(A) in de dagperiode en 30 dB(A) in de avondperiode).

Voor de berekeningen van de geluidbelasting op de gevels van de geplande woningen is gebruik gemaakt van het rekenmodel zoals beschreven in Peutz-rapport O 243-1A-RA. Daarbij zijn de door VastgoedRaad gepresenteerde woonblokken ingevoerd en zijn er nieuwe rekenpunten toegevoegd.

In figuur 1 zijn de woonblokken en de rekenpunten weergegeven. Per rekenpunt is per bouwlaag een rekenhoogte gedefinieerd van 1,5 en 5 m voor respectievelijk de begane grond (dagperiode en 1e verdieping (avondperiode)).

Uit Peutz-rapport O 243-1A-RA volgt dat bij De Ridder aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om woningbouw mogelijk te maken.

De daarbij beschreven geluiddemper met een tussenschakeldemping van ten minste 10 dB(A) in de afzuiging van de spuitcabine zal daarbij worden gerealiseerd.

Tevens worden de tuinen van de woningen nummer 13 en 23 voorzien van een geluidafscherming van 1,8 m hoog (zie tevens figuur 1).

## 3 Berekeningen

In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ( $L_{Ar,LT}$ ) en maximale geluidniveaus ( $L_{A,max}$ ) ten gevolge van De Ridder op de beschouwde immissieposities nabij de geprojecteerde woningen.

De maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door de geluiduitstraling via de geopende garage deur en/of het dichtslaan van autoportieren op de parkeerplaats van De Ridder.

t3.1 Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ( $L_{Ar,LT}$ ) en maximale geluidniveaus ( $L_{A,max}$ ) ten gevolge van De Ridder

| Positie | Omschrijving              | $L_{Ar,LT}$ in dB(A) |             | $L_{A,max}$ in dB(A) |             |
|---------|---------------------------|----------------------|-------------|----------------------|-------------|
|         |                           | Dag (1,5 m)          | Avond (5 m) | Dag (1,5 m)          | Avond (5 m) |
| 01A     | Woning nr. 1 achtergevel  | 30                   | 25          | 40                   | 42          |
| 01V     | Woning nr. 1 voorgevel    | 48                   | 42          | 59                   | 60          |
| 02V     | Woning nr. 2 voorgevel    | 47                   | 41          | 58                   | 60          |
| 03V     | Woning nr. 3 voorgevel    | 39                   | 34          | 51                   | 51          |
| 13V     | Woning nr. 13 voorgevel   | 36                   | 30          | 47                   | 47          |
| 13A     | Woning nr. 13 achtergevel | 48                   | 44          | 59                   | 63          |
| 14A     | Woning nr. 14 achtergevel | 50                   | 43          | 60                   | 62          |
| 15A     | Woning nr. 15 achtergevel | 49                   | 42          | 59                   | 61          |
| 16A     | Woning nr. 16 achtergevel | 47                   | 41          | 58                   | 60          |
| 17A     | Woning nr. 17 achtergevel | 45                   | 40          | 55                   | 58          |
| 23V     | Woning nr. 23 voorgevel   | 37                   | 30          | 48                   | 48          |
| 23A     | Woning nr. 23 achtergevel | 49                   | 44          | 60                   | 63          |
| 24A     | Woning nr. 24 achtergevel | 50                   | 43          | 61                   | 62          |
| 25A     | Woning nr. 25 achtergevel | 49                   | 43          | 60                   | 61          |
| 26A     | Woning nr. 26 achtergevel | 48                   | 41          | 58                   | 60          |

## 4 Beoordeling

Uit de resultaten van het onderzoek volgt dat de geluidbelasting ten gevolge van De Ridder na het treffen van maatregelen aan de afzuiging van de spuitcabine (geluiddemping met een tussenschakeldemping van ten minste 10 dB(A)) en het realiseren van een geluidscherm (met een hoogte van minimaal 1,8 m) langs de tuinen van de woningen nummer 13 en 23 voldoende laag is. Voldaan wordt aan de geluigrenswaarde van 50 dB(A) in de dagperiode en 45 dB(A) in de avondperiode op de maatgevende gevels van de nieuwbouwwoningen.

Ook de maximale geluidniveaus zijn lager dan de maximaal toelaatbare waarde van 70 en 65 dB(A) in respectievelijk de dag en avondperiode.

Aldus kan gesteld worden dat het akoestisch woon- en leefklimaat goed is.

Dit rapport bevat 7 pagina's en 1 figuur.

Zoetermeer,



