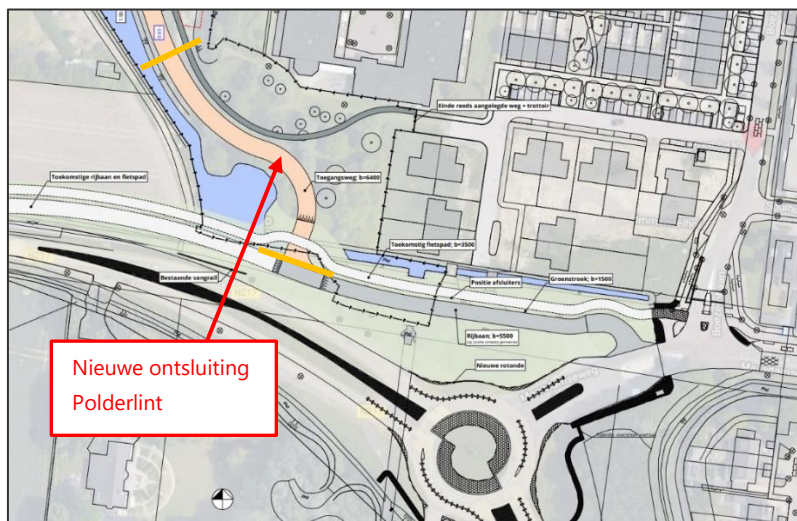


Addendum

Datum:	19 juli 2024	Project:	's-Gravendeel West I
Uw kenmerk:	-	Locatie:	's-Gravendeel
Ons kenmerk:	N001_05_L230755	Betreft:	Aanvulling akoestisch onderzoek
Versie:	06		

1 Aanleiding

In juli 2022 zijn er zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan 's-Gravendeel West betreffende de ontsluitingsweg van het plangebied. Daarop is besloten om een alternatieve ontsluitingsweg te onderzoeken. Daar waar in het ontwerpbestemmingplan de ontsluiting van het plangebied aansloot op de Boezemhof, wordt deze nu aangesloten op de Maasdamseweg. In onderstaand figuur 1 is de nieuw ontworpen ontsluiting aangegeven.



Figuur 1

Situatie nieuw ontworpen ontsluiting | Bron: Van Delft Infra

In het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerpbestemmingsplan 's-Gravendeel West (rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï' s-Gravendeel West te 's-Gravendeel, gemeente Hoeksche Waard, projectnummer N215391 datum 2 mei 2022 van Nipa Milieutechniek b.v.) is onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op de gevels van zowel de nieuw te bouwen als de bestaande woningen naar aanleiding van het wegverkeer op het Polderlint en de Provinciale weg N217.

Dit addendum is onderdeel van het voornoemde rapport. We maken inzichtelijk welke consequenties deze wijziging (aansluiting van de ontsluiting van de wijk op de Maasdamsesweg in plaats van de Boezemhof) heeft op de in het akoestisch onderzoek gepresenteerde geluidbelastingen.

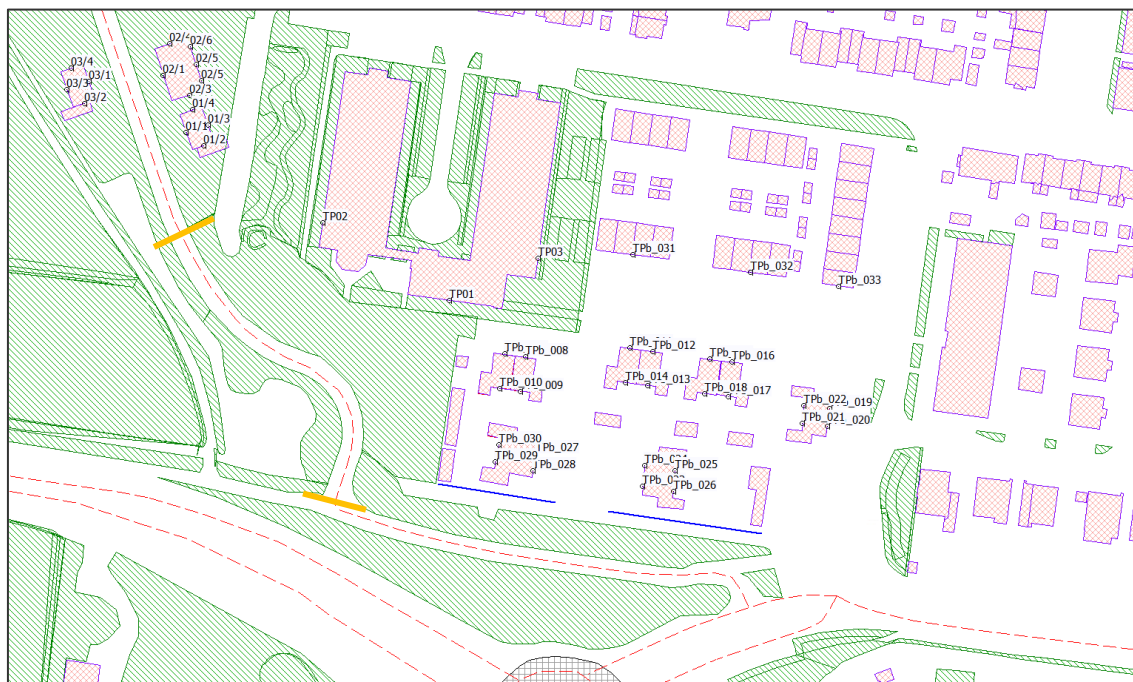
Bij dit onderzoek bedraagt de intensiteit op het zuidelijke deel van het Polderlint 1.300 motorvoertuigen per etmaal. De wegdekverharding van het oranje deel in figuur 1 bestaat deels uit stille elementenverharding (ter hoogte van nieuwe woningen) en deels uit elementenverharding in keperverband (laatste deel van het Polderlint tussen de gele strepen in figuur 1 en 2). Het grijze deel in figuur 1, ten zuiden van de bestaande woningen, wordt uitgevoerd met referentie-asfalt.

2 Akoestisch onderzoek bestemmingsplan 's-Gravendeel West

Middels waarneempunten zijn diverse gevels onderzocht, waaronder ook de gevel van de Welhof. Bij de nieuwbouw zijn de waarneempunten 1 tot en met 43 in het rekenmodel opgenomen. De wijziging van de omsluiting heeft geen invloed op de rekenpunten 4 tot en met 43. Dat deel van het Polderlint wijzigt niet. De uitkomst in het bijbehorende rapport van Nipa geeft deze informatie.

Voor de punten 1 tot en met 3 op de nieuwbouw, TP01 tot en met TP03 op de gevels van Welhof en voor de bestaande woningen aan de Boezemhof, hebben we aanvullende berekeningen uitgevoerd naar het verloop van de geluidbelasting.

In figuur 2 zijn de locaties van de waarneempunten weergegeven.



Figuur 2

Waarneempunten akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai nieuwe en bestaande woningen

3 Bepaling geluidbelasting

De berekeningen van de geluidbelasting verkeerslawaaai, ter plaatse van de relevante woonfuncties zijn berekend overeenkomstig het 'Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder (2012)', zijn uitgevoerd met de 'Standaard Rekenmethode II'.

In figuur 3 is de geluidbelasting gepresenteerd bij zowel de nieuwe woningen als de bestaande woningen en Welhof als gevolg van het wegverkeer op het Polderlint. Dit betreft de geluidbelasting exclusief de aftrek volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder.

De geluidbelasting als gevolg van de Provinciale weg op de nieuwbouw wijzigt niet. In het bijbehorende rapport van Nipa is die geluidbelasting en beoordeling opgenomen.

In figuur 4 is de geluidbelasting gepresenteerd bij de bestaande woningen en Welhof als gevolg van het wegverkeer op de Provinciale weg. Dit betreft de geluidbelasting exclusief de aftrek volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder.



Figuur 3

Geluidbelasting als gevolg van het Polderlint bij de nieuwe en bestaande woningen



Figuur 4

Geluidbelasting als gevolg van de Provinciale weg bij de bestaande woningen

4 Cumulatie van de geluidbelasting

De nieuwbouwwoningen ondervinden een geluidbelasting als gevolg van de Provinciale weg N217 en van het Polderlint.

In de tabel op de laatste pagina van deze notitie is de geluidbelasting van de Provinciale weg gepresenteerd én de geluidbelasting als gevolg van het Polderlint (30 km/u). Het betreft ook hier de geluidbelasting exclusief aftrek volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder. Volledigheidshalve is ook nog de geluidbelasting van de Maasdamseweg (weg die aansluit op de rotonde met de Provinciale weg N217) meegenomen. Voor de nieuwbouwwoningen is deze weg niet onderzocht in het onderzoek van NIPA, omdat de nieuwe woningen buiten de geluidzone van deze weg worden gerealiseerd. In de tabel is de geluidbelasting van Maasdamseweg dan ook alleen meegenomen voor de bestaande woningen.

Bij de nieuwe woningen leidt de gewijzigde ontsluiting van de wijk niet tot andere geluidbelastingen. De hoogst berekende waarde van het Polderlint is 53 dB en was in het bijbehorende rapport van NIPA eveneens 53 dB.

Bij de bestaande woningen is de geluidbelasting als gevolg van de Provinciale weg N217 ongeveer 10 dB of meer, hoger dan de geluidbelasting als gevolg van het Polderlint. De invloed van het Polderlint bij de bestaande woningen is als verwaarloosbaar te beschouwen.

Als het Polderlint bij de bestaande woningen getoetst zou worden aan de grenswaarde van de Wet geluidhinder, is de hoogst berekende waarde na aftrek van 5 dB volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder (47-5) 42 dB. De voorkeurgrenswaarde voor wegverkeer van 48 dB wordt hiermee ruim onderschreden.

Als rekening wordt gehouden met een volledige ontwikkeling van het plangebied 's-Gravendeel West als gevolg waarvan de intensiteit op het zuidelijk deel van het Polderlint toeneemt van 1.300 motorvoertuigen per etmaal naar 2.000 motorvoertuigen per etmaal zal de geluidbelasting langs het zuidelijk deel hooguit met 2 dB toenemen. De geluidbelasting bij de bestaande woningen zal dan van 41 dB naar ten hoogste 43 dB gaan. De voorkeurgrenswaarde voor wegverkeer van 48 dB wordt hiermee nog steeds ruim onderschreden.

Naam	Hoogte	Polderlint	N217	Maasdamseweg	Cumulatie Polderlint + N217 (+Maasdamseweg bij bestaande woningen)
		Lden excl. aftrek	Lden excl. aftrek	Lden excl. aftrek	Lden excl. aftrek
01/1_A	1,5	52	52	--	55
01/1_B	4,5	52	53	--	56
01/1_C	7,5	52	54	--	56
01/2_B	4,5	48	54	--	55
01/2_C	7,5	48	55	--	56
01/3_A	1,5	33	47	--	47
01/3_B	4,5	39	50	--	50
01/3_C	7,5	39	50	--	50
01/4_A	1,5	46	46	--	49
01/4_B	4,5	46	47	--	50
01/4_C	7,5	46	48	--	50
02/1_A	1,5	52	51	--	55
02/1_B	4,5	52	52	--	55
02/1_C	7,5	52	53	--	56
02/3_A	1,5	45	48	--	50
02/3_B	4,5	46	48	--	50
02/3_C	7,5	45	49	--	50
02/4_A	1,5	47	46	--	50
02/4_B	4,5	48	47	--	51
02/4_C	7,5	48	48	--	51
02/5_A	1,5	35	48	--	48
02/5_B	1,5	35	49	--	49
02/5_C	4,5	37	48	--	48
02/5_D	4,5	37	48	--	48
02/5_E	7,5	37	49	--	49
02/5_F	7,5	37	49	--	49
02/6_A	1,5	35	49	--	49
02/6_B	4,5	37	49	--	49
02/6_C	7,5	38	49	--	49
03/1_A	1,5	53	50	--	55
03/1_B	4,5	53	51	--	55
03/1_C	7,5	52	52	--	55
03/2_B	4,5	49	54	--	55
03/2_C	7,5	49	55	--	56
03/3_A	1,5	12	49	--	49
03/3_B	4,5	22	52	--	52
03/3_C	7,5	23	53	--	53
03/4_A	1,5	47	45	--	49
03/4_B	4,5	48	46	--	50
03/4_C	7,5	47	47	--	50
TP01_A	1,5	41	55	--	55
TP02_A	1,5	43	53	--	53
TP03_A	1,5	31	50	--	50
TPb_007_A	1,5	37	50	31	50
TPb_007_B	4,5	39	47	32	48
TPb_007_C	7,5	36	44	34	45
TPb_008_A	1,5	36	49	32	49
TPb_008_B	4,5	38	47	33	48
TPb_008_C	7,5	36	44	34	45
TPb_009_A	1,5	36	46	44	48
TPb_009_B	4,5	41	55	46	56
TPb_009_C	7,5	44	57	48	58
TPb_010_A	1,5	35	51	44	52
TPb_010_B	4,5	41	55	46	56
TPb_010_C	7,5	43	57	49	58
TPb_027_A	1,5	40	50	49	53
TPb_027_B	4,5	44	56	52	58
TPb_027_C	7,5	44	57	53	59
TPb_028_A	1,5	40	49	50	53
TPb_028_B	4,5	45	56	53	58
TPb_028_C	7,5	45	57	54	59
TPb_029_A	1,5	37	49	37	50
TPb_029_B	4,5	43	57	15	57
TPb_029_C	7,5	45	57	12	57
TPb_030_A	1,5	37	50	37	50
TPb_030_B	4,5	45	59	7	59
TPb_030_C	7,5	47	60	11	60



E. (Ed) Goudriaan



ing. M.J.M. (Monique) van Bemmelen