

# **Akoestisch onderzoek Zomerzone Noord**

## **Inleiding.**

In het noordelijke deel van Parkwijk vindt grootschalige sloop-nieuwbouw plaats. Veel van de huidige woningen stammen uit de jaren '50 en '60 en zijn aan vervanging toe. Alle woningen binnen dit onderzoek worden gebouwd in opdracht van Pre ontwikkeling te Haarlem.

## **Situatiebeschrijving.**

Voor de meeste woningen binnen het plan geldt dat deze in min of meer dezelfde vorm worden herbouwd; als grondgebonden woningen. Deze woningen bestaan uit twee woonlagen en een kap. De uitzondering hierop is het blok linksonder in de tekening; dat zal bestaan uit appartementen over 4 woonlagen, zie figuur 1.

Het plan ligt buiten de wettelijke aandachtszone van de Prins Bernhardlaan. In het plangebied liggen alleen niet gezoneerde 30 km/uur-wegen. Hoewel het wettelijk niet verplicht is om een akoestisch onderzoek uit te voeren voor dit plan wordt dit wel gedaan op basis van jurisprudentie. De Raad van State heeft enkele jaren geleden een uitspraak gedaan waarin werd gesteld dat de aftrek vanwege het stiller worden van het wegverkeer niet geheel kan worden waargemaakt. Daarnaast kon geluidhinder als gevolg van wegverkeer op 30 km/uur-wegen niet worden uitgesloten. Na deze uitspraak wordt steeds de geluidbelasting vanwege 30 km/uur-wegen berekend en beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Het onderhavige onderzoek wordt uitgevoerd op basis van de Wet geluidhinder, de geluidbelasting wordt uitgerekend met de Standaard Rekenmethode II zoals beschreven in het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012.



*Figuur 1: plan met woningen*

## Verkeersgegevens.

De verkeersgegevens van de relevante wegen zijn ontleend aan een modelberekening die Goudappel Coffeng voor de gemeente Haarlem heeft gemaakt. De etmaalintensiteit op de relevante wegen is laag, alleen op de Leonard Springerlaan rijdt enige hoeveelheid verkeer van betekenis, zie tabel 1. Voor alle genoemde wegen geldt dat de maximum snelheid 30 km/uur is.

Tabel 1: verkeersgegevens 2024, etmaalintensiteit en percentages.

Weg	etmaal-intensiteit	%dag- uur	%avond- uur	%nacht- uur	licht % dag	middel- zwaar %dag	zwaar% dag	%avond	%nacht
Leonard Springerlaan	1800	6.8	3.5	0.55	98	1	1	99/1/0	100/0/0
Vincent van Goghlaan	1100	6.8	3.5	0.55	98	1	1	99/1/0	100/0/0
Jan Sluyterslaan	200	6.8	3.5	0.55	98	1	1	99/1/0	100/0/0

De omschrijving van de in de tabel genoemde categorieën luidt:

- categorie lv (lichte motorvoertuigen): motorvoertuigen op drie of meer wielen, met uitzondering van de in categorie mv en categorie zv bedoelde motorvoertuigen;
- categorie mv (middelzware motorvoertuigen): gelede en ongelede autobussen, alsmede andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van een enkele achteras waarop vier banden zijn gemonteerd;
- categorie zv (zware motorvoertuigen): gelede motorvoertuigen, alsmede motorvoertuigen die zijn voorzien van een dubbele achteras, met uitzondering van autobussen.

Op de Leonard Springerlaan ligt fijn asfalt, op de andere twee wegen ligt een wegdek met straatstenen in keperverband.

## Modellering.

De contouren van de bouwblokken zijn met de omgeving gemodelleerd tot een rekenmodel waarin alle voor de geluidoverdracht relevante kenmerken zijn gedigitaliseerd. Het rekenmodel bevat onder meer gebouwen, rijlijnen en waarneempunten.

Omdat de hoeveelheid wegverkeer op de wegen binnen het plangebied zeer gering is, zijn niet alle woonblokken gemodelleerd. De woonblokken met een relevante geluidbelasting staan allen aan de Leonard Springerlaan.

Er zijn waarneempunten op de gevels van de bouwblokken gelegd op 5 meter ten opzichte van het maaiveld. Op deze waarneemhoogte treedt de hoogste geluidbelasting op.

Bijlage 2 toont de invoer. Bijlage 1 toont de afdruk van het gehele invoermodel.

## Rekenresultaten.

Onderstaande figuren toont de geluidbelasting in het peiljaar 2024. Omdat de wegen niet gezoneerd zijn is er geen aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder.



De hoogste geluidbelasting treedt op bij de zuidgevels van de woonblokken langs de Leonard Springerlaan. De geluidbelasting bedraagt daar maximaal  $L_{den}=54$  dB, zonder de aftrek artikel 110g Wet geluidhinder. Met deze waarde kan gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening. Er bestaan geen harde toetsingscriteria voor de geluidbelasting vanwege 30 km/uur-wegen. In ogenschouw nemende dat de berekende geluidbelasting zonder aftrek is, is de geluidbelasting betrekkelijk laag.

Eerder is door het college van B&W van Haarlem het Hogere waardenbeleid vastgesteld. Alle te realiseren woningen beschikken in dit plan over een geluidluwe gevel. Hoewel de geluidluwe gevels op basis van dit beleid niet aanwezig hoeven te zijn kan dit aspect wel meegenomen worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De aanwezigheid van deze gevels draagt bij aan een prettig woonklimaat.

## Conclusie.

De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op Leonard Springerlaan in Parkwijk leidt tot niet tot een hoge geluidbelasting. Deze laan is ingericht als 30 km/uur-weg. De weg is daarom niet gezoneerd en niet onderzoekspliktig. De geluidbelasting bedraagt maximaal 54 dB. Met deze waarde kan van een goede ruimtelijke ordening worden gesproken. Omdat de wegen niet gezoneerd zijn is een Hogere waardeprocedure niet nodig.

## Bijlagen:

1. Afdruk van het invoermodel
2. Invoergegevens.

**Bijlage 1: Afdruk van het invoermodel.**



**Bijlage 2: Invoergegevens (volgende pagina)**