

Gemeente Dirksland
Bestemmingsplan "Bloemenhof"

Milieuonderzoek

KuiperCompagnons
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw,
Architectuur, Landschap B.V.
Atelier RO / milieu / JS

werknummer: 730.400.00
Rotterdam, 9 december 2010

datum afdruk: 16-12-10

File: j:\730\400\00\3 projectresultaat\milieu\doc\milieu_bp bloemenhof_9dec2010.doc

Inhoudsopgave	blz.
1. Inleiding	1
2. Verkeerslawaaï	3
2.1. Onderzoeksgebied en grenswaarde	3
2.2. Verkeersgegevens	4
2.3. Berekeningsmethode	5
2.4. Berekeningsresultaten	5
2.5. Conclusies	6
3. Luchtkwaliteit	7
3.1. Wettelijk kader	7
3.2. Beoordeling project, IBM of NIBM	7
3.3. Beoordeling achtergrondconcentraties NO ₂ en PM ₁₀	8
3.4. Conclusies	8

Inhoudsopgave bijlagen

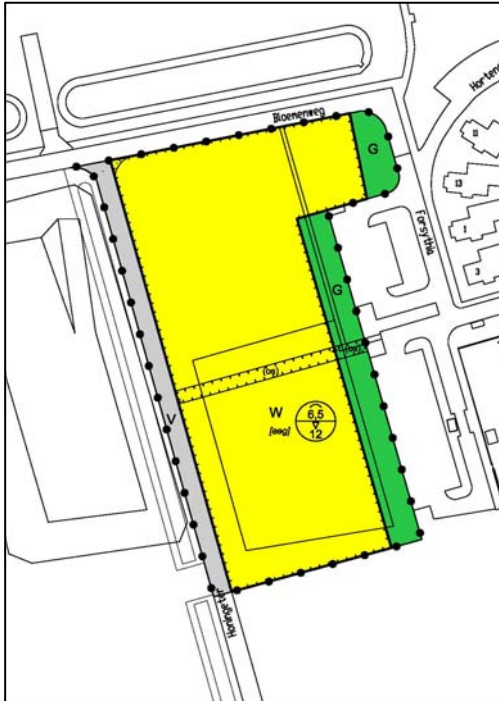
Bijlage 1 : Overzicht verkeersgegevens prognosejaar 2021

Bijlage 2 : Overzicht rekenmodel conform Standaardrekenmethode II

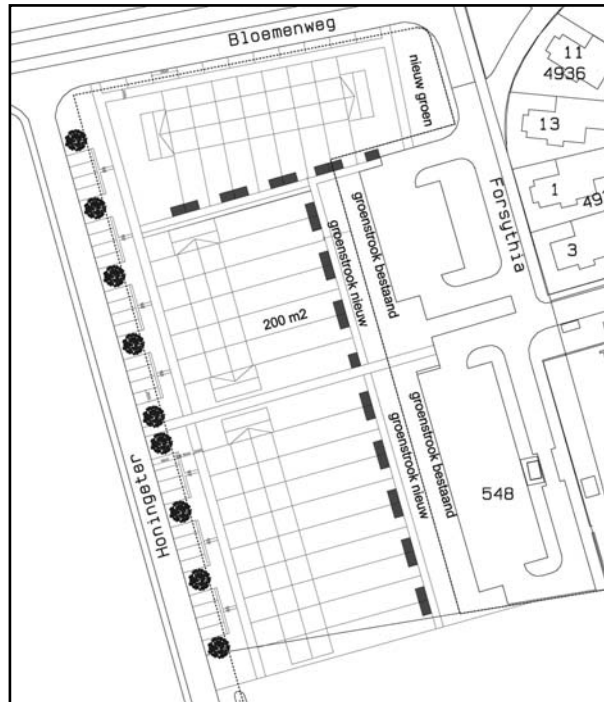
Bijlage 3 : Overzicht waarneempunten en berekeningsresultaten

1. Inleiding

De gemeente Dirksland is voornemens om de zuidelijke rand van de kern Dirksland nieuwe woningen te realiseren. Om deze voornemens uit te voeren worden een tweetal bestemmingsplannen opgesteld. In het bestemmingsplan "Bloemenhof", waar dit milieuonderzoek betrekking op heeft, wordt de realisatie van 26 starterswoningen juridisch-planologisch mogelijk gemaakt



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Bloemenhof"



Verkavelingschets situatie Bloemenhof

Relatie Wgh, Wm en WRO

In verband met de relatie tussen de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Wm) met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is een onderzoek naar de milieuaspecten geluidhinder en luchtkwaliteit noodzakelijk.

Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek heeft uitsluitend betrekking op wegverkeerslawaai. Voor wegverkeerslawaai is onderzoek uitgevoerd naar het verkeer op de gezoneerde Haveloozeweg en de 30 km/uur-route Honingeter - Bloemenweg. Ter plaatse van deze locatie speelt rail- en industrielaawaai geen rol. Daarom worden deze geluidsaspecten buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek. In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten, berekeningsresultaten en conclusies besproken met betrekking tot het verkeer.

Luchtkwaliteit

Op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 "Luchtkwaliteitseisen" Wm is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit. In hoofdstuk 3 wordt het luchtkwaliteitonderzoek besproken.

2. Verkeerslawaaï

2.1. Onderzoeksgebied en grenswaarde

Op grond van hoofdstuk IV Wgh en hoofdstuk 3 van het Besluit geluidhinder (Bgh) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het kader van het bestemmingsplan zijn de geluidsbelastingen bepaald als gevolg van het verkeer op de Haveloozeweg en de route Honingeter - Bloemenweg.

Onderzoekszone

Conform artikel 74 Wgh bevindt zich aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Alvorens woningen kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de normen van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

In artikel 1 Wgh zijn de definities opgenomen van onder andere stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door komgrensborden) en het gebied binnen de bebouwde kom dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Wegen die geen zone hebben en waarop de Wgh dus niet van toepassing is, zijn:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

Voor de onderhavige situatie betekent dit dat de Haveloozeweg een onderzoekszone heeft van 250 m (2x1 rijstroken, buitenstedelijk gebied). De onderzoekzone wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

De route Honingeter - Bloemenweg heeft een rijnsnelheid van 30 km/uur, daardoor heeft deze weg geen wettelijke zone vanuit de Wgh. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is deze route wel beschouwd in dit onderzoek.

Normstelling

Als er nieuwe geluidsgevoelige bebouwing, zoals woningen, binnen de onderzoekszone van een weg wordt gerealiseerd, dan mag de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer niet meer bedragen dan de voorkeurswaarde. Indien de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk of op overwegende bezwaren te stuiten (artikel 110a, lid 5 Wgh) dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dirksland (het college) bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden (artikel 110a, lid 1 Wgh). De hogere waarden mogen de maximale ontheffingswaarde niet overschrijden. In het Bouwbesluit 2003 is aangegeven wat de ka-

rakteristieke geluidwering dient te zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden.

In de volgende tabel is een overzicht gegeven van de voorkeurswaarde, de maximale ontheffingswaarde en de binnenwaarde voor nieuwe woningen in stedelijk gebied.

Tabel 1 : Overzicht voorkeurswaarde, maximale ontheffingswaarde en binnenwaarde

	Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde	Binnenwaarde verblijfsgebied
Nieuwe woningen	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	63 dB (art. 83, lid 2 Wgh)	33 dB (art. 3.1 Bouwbesluit 2003)

Om een oordeel over de geluidsbelastingen te kunnen geven als gevolg van de 30 km/uur-route wordt aangesloten bij de normen voor een gezoneerde weg.

Reductie geluidsbelastingen

Volgens artikel 110g Wgh juncto artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (RMG 2006) mag op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, de berekende geluidsbelastingen op de gevels worden gereduceerd met 2 dB bij wegen met een rijsnelheid van 70 km/uur en hoger en met 5 dB bij wegen met een rijsnelheid van lager dan 70 km/uur. In dit geval geldt voor de Haveloozeweg een reductie van 5 dB.

Uit jurisprudentie komt naar voren dat deze reductie niet zondermeer mag worden toegepast voor wegen met een rijsnelheid van 30 km/uur. Om die redenen is voor de 30 km/uur-wegen geen rekening gehouden met een reductie.

2.2. Verkeersgegevens

Aangeleverde verkeersgegevens

Door de gemeente Dirksland zijn de verkeersgegevens voor de Haveloozeweg aangeleverd. Deze gegevens zijn afkomstig uit de verkeerslawaaikaart Goeree-Overflakkee en betreffen gegevens uit de jaren 2010 en 2020.

Voor de route Honingeter - Bloemenweg zijn de gegevens aangeleverd uit het bestemmingsplan "Akkerleeven 2009", vastgesteld op 24 september 2009. In dat plan wordt het mogelijk gemaakt om 36 nieuwe woningen te realiseren ten noorden van de Bloemenweg. In dat plan zijn de verkeersgegevens weergegeven voor de betrokken 30 km/uur-route.

Bijdrage plangebied

De aangeleverde verkeersgegevens houden geen rekening met de ontwikkelingen in de voorbereiding zijnde bestemmingsplannen "Bloemenhof" en "Zuidrand". De verkeersaantrekkende werking van deze plannen moet bij de aangeleverde verkeersgegevens worden opgeteld.

Volgens de stedenbouwkundige schets 'Zuidrand' te Dirksland, d.d. 12 februari 2010, worden er in het plan "Bloemenhof" 26 nieuwe woningen gerealiseerd en in het plan "Zuidrand" 206 nieuwe woningen. Met een verkeersproductie van 6 verkeersbewegingen per woning per etmaal levert deze ontwikkeling circa 1.400 verkeersbewegingen op.

Het extra verkeer als gevolg van de stedenbouwkundige schets vindt plaats langs de route Honingeter - Bloemenweg en verdeeld zich evenredig over deze route, 50% richting het noorden naar de kern Dirksland en 50% richting het zuiden over de Haveloozeweg naar de Boomvliet.

Gehanteerde verkeersgegevens

Voor dit onderzoek dient de etmaalintensiteit te worden gehanteerd voor het prognosejaar 2021. Voor de autonome groei van het autoverkeer in de periode 2020 naar 2021 is uitgegaan van 1,75% per jaar.

Een uitgebreid overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens is opgenomen in bijlage 1 "Overzicht verkeersgegevens prognosejaar 2021". In deze bijlage zijn eveneens de aangeleverde gegevens opgenomen.

2.3. Berekeningsmethode

Voor de bepaling van de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer in het plangebied is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode II overeenkomstig het RMG 2006. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van Geomilieu, versie 1.51.

In het rekenmodel zijn de volgende elementen ingevoerd:

- rijlijn (hart van de zoneplichtige wegen);
- bodemgebieden (hard/zacht);
- objecten (schermen, gebouwen enz.);
- toetspunten.

Een overzicht van het rekenmodel is opgenomen in bijlage 2 van dit rapport.

Gemiddelde etmaalwaarden

Bij toetsing aan de grenswaarden wordt in de Wgh gewerkt met een gemiddelde etmaalwaarde van het geluidsniveau (L_{den}) over alle perioden, te weten de dagperiode (van 07.00 tot 19.00 uur), de avondperiode (van 19.00 tot 23.00 uur) en de nachtperiode (van 23.00 tot 07.00 uur) van een jaar.

2.4. Berekeningsresultaten

In bijlage 3 "Overzicht waarneempunten en berekeningsresultaten" zijn, ter plaatse van de bestemming "Wonen" alle berekeningsresultaten weergegeven van alle onderzochte wegen. Hierina worden de resultaten per weg besproken.

Haveloozeweg

Als gevolg van het verkeer op de Haveloozeweg is, ter plaatse van de woonbestemming een geluidsbelasting berekend van maximaal 38 dB. De voorkeurswaarde van 48 dB wordt dus niet overschreden. Het doorlopen van een hogere waarde procedure is dan ook niet aan de orde.

Route Honingeter - Bloemenweg

Ter plaatse van de woonbestemming is een maximale geluidsbelasting berekend van 60 dB. Deze geluidsbelasting is hoger dan de 'voorkeurswaarde', maar lager dan de 'maximale ontheffingswaarde'. Op deze geluidsbelastingen is de reductie ex artikel 110g Wgh niet toegepast. Omdat deze route volgens de Wgh geen zone heeft, is het vaststellen van hogere waarden niet mogelijk.

Daarnaast zijn de 48 dB-, 53 dB- en 63 dB-geluidscontouren bepaald langs de route Honingeter - Bloemenweg. Deze contouren zijn respectievelijk gelegen op ongeveer 33 m, 17 m en 4 m uit het hart van de weg. Volgens de meest recente verkavelingschets, d.d. 7 juli 2010 zijn de nieuwe woningen op circa 20 m uit het hart van de Honingeter gesitueerd. Dit betekent dat de geluidsbelasting, ter plaatse van de woningen van de verkavelingschets, niet hoger zal zijn dan 53 dB.

Omdat deze route de ontsluiting van de nieuwe wijk is, is het treffen van maatregelen in de vorm van het verlagen van de etmaalintensiteit of het wijzigen van de verkeerssamenstelling niet mogelijke. Het aanleggen van stiller asfalt om de geluidsbelastingen te reduceren is gelet op de lage rijsnelheid niet doelmatig, omdat het motorgeluid een overheersende rol speelt.

2.5. Conclusies

In het bestemmingsplan "Bloemenhof" worden de bouw van nieuwe woningen mogelijk gemaakt. De woonbestemming is gelegen binnen de zone van de Haveloozeweg. Daarnaast is onderzoek uitgevoerd naar het verkeer op de 30 km/uur-route Honingeter - Bloemenweg.

Ter plaatse van de woonbestemming wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden als gevolg van het verkeer op de de gezoneerde Haveloozeweg. Een hogere waarde procedure is niet aan de orde.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook de 30 km/uur-route meegenomen in het onderzoek. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 60 dB (exclusief reductie ex artikel 110g Wgh) op de grens van de woonbestemming. Op grond van de meest recente verkavelingschets worden de woningen op aanzienlijk grotere afstand gebouwd dan de grens van de woonbestemming, te weten op circa 20 m uit het hart van de weg. Op deze afstand bedraagt de geluidsbelasting niet meer dan 53 dB.

Op grond van een goede ruimtelijke ordening worden geen belemmeringen verwacht voor de bouw van woningen langs de 30 km/uur-route. Aangezien deze weg volgens de Wgh geen zone heeft is het vaststellen van hogere waarden niet mogelijk.

3. Luchtkwaliteit

3.1. Wettelijk kader

De kern van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer) is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Het doel van het NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de belangrijkste zijn. Met het van kracht worden van het NSL per 1 augustus 2009 zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ van 40 µg/m³ aangepast. Het tijdstip waarop aan de normen voor PM₁₀ moet worden voldaan is uitgesteld tot 11 juni 2011. Het tijdstip waarop aan de normen voor NO₂ moet worden voldaan is voor Nederland 1 januari 2015.

Naast de introductie van het NSL is de invoering van het begrip “niet in betekenende mate bijdrage” (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als zowel de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ als PM₁₀ niet meer toeneemt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van die stof. Dit betekent, kortweg, dat als de toename van de beide jaargemiddelde concentraties kleiner is of gelijk is aan 1,2 µg/m³ (3% van 40 µg/m³) een ontwikkeling kan worden beschouwd als een project dat NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Een ruimtelijke ontwikkeling kan volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden als:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

3.2. Beoordeling project, IBM of NIBM

In de Regeling NIBM zijn voor locaties met eenzelfde functiecategorie cijfermatige kwantificaties opgenomen, waarbij een ontwikkeling als een NIBM-project kan worden beschouwd. Deze locaties zijn landbouwinrichtingen, spoorwegemplacements, kantoorlocaties, woningbouwlocaties, of een combinatielocatie van woningbouw en kantoren.

In bijlage 3A van de Regeling NIBM is voor een woningbouwlocatie aangegeven dat een project van 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg aangemerkt kan worden als een NIBM-project.

Volgens artikel 5 van het besluit NIBM dienen (verschillende) NIBM-ontwikkelingen die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingswegen en binnen een afstand van 1 km liggen, als één ontwikkeling te worden beschouwd. Artikel 5 is ook van toepassing voor ruimtelijke besluiten die als NIBM zijn beschouwd én die na inwerkingtreding van het besluit NIBM (15 november 2007) zijn vastgesteld.

In het vastgestelde bestemmingsplan "Akkerleeven 2009" (24 september 2009) wordt de bouw van nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Dat plangebied is direct gelegen ten noorden van de Bloemenweg en maakt gebruik van dezelfde ontsluitingsroute als de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen "Bloemenhof" en "Zuidrand".

De nieuw te bouwen woningen binnen de verschillende bestemmingsplannen zijn:

- bestemmingsplan "Bloemenhof" 26 woningen
- bestemmingsplan "Zuidrand" circa 206 woningen
- bestemmingsplan "Akkerleeven 2009" 36 woningen

In totaal worden er circa 268 nieuwe woningen gerealiseerd. Het totaal aantal nieuwe woningen tezamen is veel lager dan de genoemde cijfermatige kwantificatie uit de Regeling NIBM. Dit betekent dat deze ontwikkelingen tezamen zijn aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt op de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een nader luchtkwaliteitonderzoek is niet nodig.

3.3. Beoordeling achtergrondconcentraties NO₂ en PM₁₀

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld of ter plaatse van het plangebied, mogelijke hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen aanwezig zijn. Langs wegen zijn met name de stoffen NO₂ en PM₁₀ van belang.

In het CarII-rekenmodel, webbased versie 9.0, zijn voor het gehele grondgebied van Nederland de achtergrondconcentraties ingevoerd (vaste parameters) en onderverdeeld in vlakken van 1 km bij 1 km. De bepaling hiervan vindt plaats aan de hand van de x, y-coördinaten.

De bijbehorende jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO₂ en PM₁₀ in het jaar 2010 bedraagt voor beide stoffen 17 µg/m³. Voor de beide stoffen bedraagt de jaargemiddelde grenswaarde 40 µg/m³. Bij de achtergrondconcentratie voor PM₁₀ is rekening gehouden met de geldende correctie voor zeezout. Voor de gemeente Dirksland bedraagt deze correctie 6 µg/m³. De trend is dat de achtergrondconcentraties voor de beide stoffen in de toekomst afnemen.

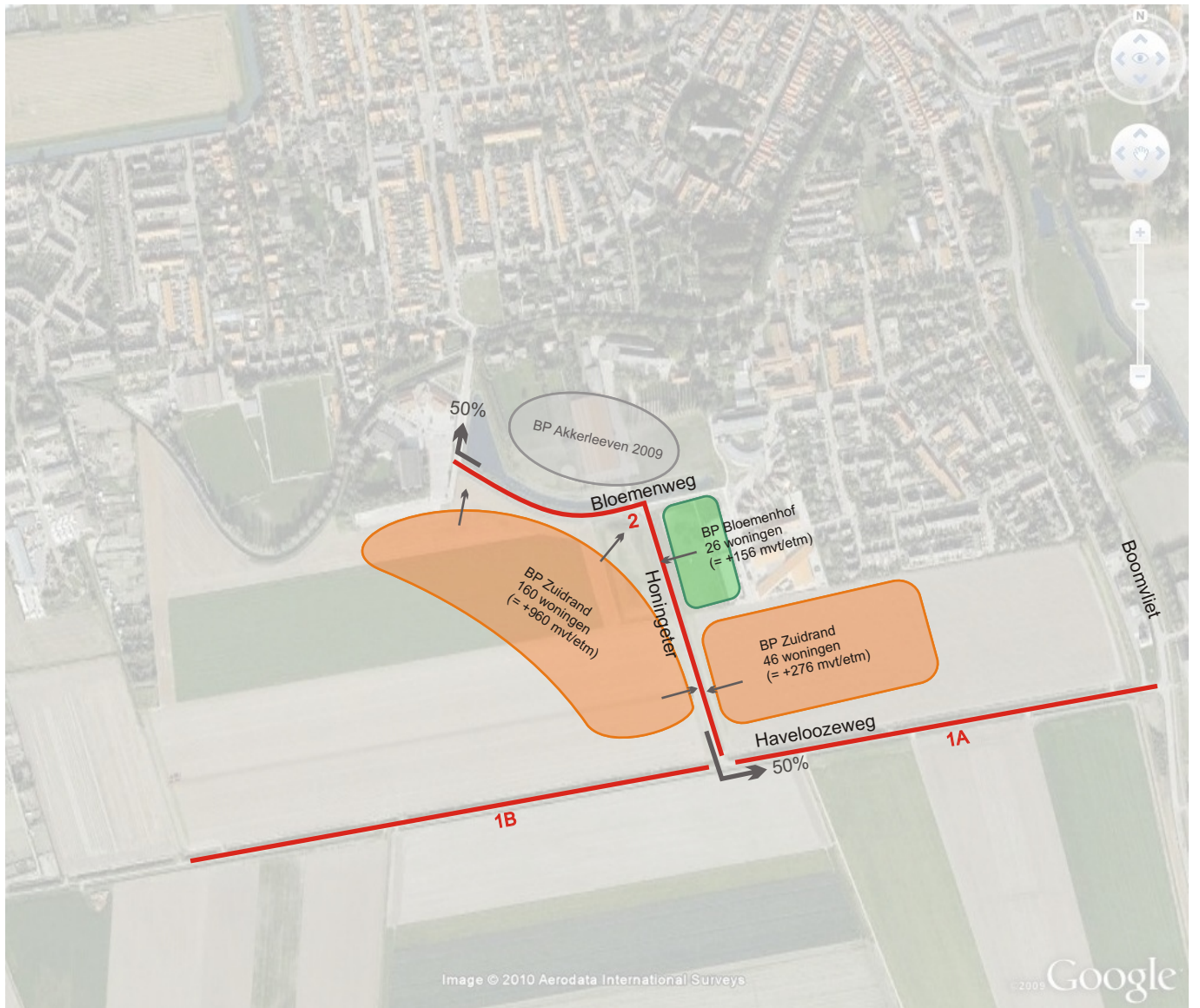
Gezien de lage achtergrondconcentraties worden dan ook geen overschrijdingen verwacht als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen langs de Honingeter en de Bloemenweg en wordt de grenswaarde ter plaatse van de nieuwe woningen ook niet overschreden.

3.4. Conclusies

De nieuwe woningen die mogelijk worden gemaakt binnen het bestemmingsplan "Bloemenhof" wordt ontsloten door de route Honingeter - Bloemenweg. Langs deze ontsluitingsroute worden ook nieuwe woningen mogelijk gemaakt middels het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Zuidrand" en het vastgestelde bestemmingsplan "Akkerleeven 2009". In totaal worden er in deze drie bestemmingsplannen maximaal 268 nieuwe woningen gerealiseerd. Dit aantal is ruim lager dan de cijfermatige kwantificatie voor een woningbouwlocatie (1.500 woningen langs één ontsluitingsweg). Kortom, de totale ontwikkelingen langs de Honingeter - Bloemenweg is aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt op de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Geconcludeerd kan worden dat het milieuaspect luchtkwaliteit, volgens artikel 5.16, lid 1 aanhef en onder c Wm, geen belemmeringen oplevert voor de realisatie van de woningen zoals geregeld in het bestemmingsplan "Bloemenhof".

Bijlagen >>>



Tabel a : Overzicht wegverkeersgegevens

Wegvak	Etmaal-intensiteit 2020 [mvt/etm]	Autonome groei [%/jaar]	Etmaal-intensiteit 2021 [mvt/etm]	Bijdrage plan- ontwikkeling [mvt/etm]	Totale etmaal- intensiteit [mvt/etm]	Rijsnelheid [km/uur]	Wegdek- type
1a	1.776	1,75	1.807	700	2.507	60	fijn asfalt
1b	1.776	1,75	1.807	0	1.807	60	fijn asfalt
2	1.950	1,75	1.984	700	2.684	30	fijn asfalt

Tabel b : Overzicht wegverkeersgegevens dagperiode

Wegvak	Gemiddeld daguur		Samenstelling van het wegverkeer					
	[mvt]	[%]	licht		middel		zwaar	
			[mvt]	[%]	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]
1a	168	6,7	153	91,2	11	6,6	4	2,2
1b	121	6,7	110	91,2	8	6,6	3	2,2
2	188	7,0	177	94,0	11	5,7	1	0,3

Tabel c : Overzicht wegverkeersgegevens avondperiode

Wegvak	Gemiddeld avonduur		Samenstelling van het wegverkeer					
	[mvt]	[%]	licht		middel		zwaar	
			[mvt]	[%]	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]
1a	83	3,3	75	90,7	4	6,6	2	2,7
1b	60	3,3	54	90,7	4	6,6	2	2,7
2	70	2,6	68	98,0	1	1,9	0	0,1

Tabel d : Overzicht wegverkeersgegevens nachtperiode

Wegvak	Gemiddeld nachtuur		Samenstelling van het wegverkeer					
	[mvt]	[%]	licht		middel		zwaar	
			[mvt]	[%]	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]
1a	20	0,8	18	90,7	1	6,6	1	2,7
1b	14	0,8	13	90,7	1	6,6	0	2,7
2	19	0,7	18	96,0	1	3,8	0	0,2

Wegvak 1a = Haveloosweg; gedeelte tussen de Boomvliet en de Honingeter

Wegvak 1b = Haveloosweg; gedeelte ten westen van de Honingeter

Wegvak 2 = route Honingeter - Bloemenweg

Haveloozeweg	2010			2020		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Lichte mvtg	91,15	44,90	10,88	108,42	53,41	12,94
Middelzware mvtg	6,63	3,27	0,79	7,89	3,89	0,94
Zware mvtg	2,17	1,34	0,32	2,58	1,59	0,38

61 parkeerplaatsen nodig. De parkeervoorzieningen zullen voor het grootste deel op eigen terrein komen. Omdat het aantal parkeerplaatsen zich moeilijk laten verdelen over de woningen, zal iedere woning worden voorzien van in ieder geval twee parkeerplaatsen, een parkeerplaats in een garage niet meegerekend. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het realiseren van een aantal parkeerplaatsen in openbaar gebied voor bezoekers. Hiervoor wordt uitgegaan van 0,3 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat, afhankelijk van het aantal te realiseren woningen, nog maximaal 11 parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd dienen te worden.

Verkeersveiligheid

Het plangebied wordt ingericht volgens de richtlijnen van het concept Duurzaam Veilig. De doodlopende straat die de woningen ontsluit kan worden gecategoriseerd als erftoegangsweg (30 km/h). Hierop vindt gemengde afwikkeling van het verkeer plaats. Door het relatief geringe aantal woningen dat door het woonstraatje wordt ontsloten en het ontbreken van doorgaand verkeer is de verkeersveiligheid goed te noemen.

Verkeersgeneratie

Het plangebied bevat maximaal 38 woningen. Hiervan behoren er 2 tot de boerderij Akkerleeven. Uitgaande van 6 mvt/etmaal per woning, genereren de nieuwe woningen 216 mvt/etmaal. Deze verkeersgeneratie zal dan ook bij de intensiteit van de ontsluitende wegen opgeteld worden.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de onderzoeken met betrekking tot wegverkeerslawaai en luchtkwaliteit staan vermeld in tabel 5.1. De verkeersgegevens van de Philipshoofjesweg voor de jaren 2009, 2010 en 2020 zijn gebaseerd op tellingen in 2000 en een autonome groei van 1,5% per jaar. De verkeersintensiteit bedroeg in 2000 2.620 mvt/etmaal. De intensiteit op de Bloemenweg is niet bekend, aangenomen kan worden dat deze intensiteit niet boven de 1.500 mvt/etmaal zal liggen.

Bij de verkeersintensiteiten is de verkeersgeneratie ten gevolge van de nieuwe woningen die op de gronden van Akkerleeven worden gerealiseerd opgeteld. Hierbij is aangenomen dat de 4 woningen aan de noordzijde rechtstreeks worden ontsloten via de Philipshoofjesweg. De overige 32 woningen worden ontsloten vanaf Bloemenweg. Dit verkeer zal zich voor 50% afwikkelen over de Bloemenweg, Hondsgalgweg en Philipshoofjesweg en voor 50% via de Honingeter en Haveloozeweg.

Tabel 5.1 Verkeersintensiteiten (afgerond op 50-tallen)

straatnaam	2009	2010		2020	
		excl. ontwik.	incl. ontwik.	excl. ontwik.	incl. ontwik.
Philipshoofjesweg	3.000	3.100	3.200	3.600	3.700
Bloemenweg	1.500	1.600	1.750	1.800	1.950

5.3. Wegverkeerslawaai

Normstelling en beleid

In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-wegen. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. Volgens artikel 74 van de Wgh is de breedte van een geluidszone afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (stedelijk of buitenstedelijk). Alle wegen in of nabij het plangebied hebben een maximumsnelheid van

30 km/h, zodat deze wegen formeel zijn gedezoneerd op grond van de Wgh. Omdat op basis van jurisprudentie dient te worden aangetoond of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch leefklimaat, dienen ook ten gevolge van het verkeer op deze wegen berekeningen te worden uitgevoerd.

De geluidsbelasting op de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) mag in principe niet meer bedragen dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Wanneer de wettelijke voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of financiële aard, kan (onder voorwaarden) een verzoek worden gedaan tot vaststelling van een hogere waarde, indien de wegen gezoneerd zouden zijn. De in de Wgh vastgelegde uiterste grenswaarde mag daarbij niet worden overschreden. Voor de beoogde binnenstedelijke ontwikkeling geldt een uiterste grenswaarde van 63 dB (nieuwe woningen versus bestaande wegen).

Krachtens artikel 110g van de Wgh mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een lagere snelheid dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Bij de genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast.

Onderzoek

Door middel van akoestisch onderzoek is voor de te bouwen woningen onderzocht of er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens SRM I uit het 'Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006'.

Ten behoeve van het geluidsonderzoek zijn de verkeersintensiteitgegevens noodzakelijk. In de paragraaf Verkeer is reeds beschreven wat de intensiteiten op de verschillende wegen zijn. De voertuigverdeling van de Philipshoofjesweg en de Bloemenweg is gebaseerd op een standaardvoertuigverdeling voor buurtverzamelwegen. Er is geen reden om aan te nemen dat de daadwerkelijke voertuigverdeling hiervan afwijkt. De wegdekverharding bestaat op beide wegen uit DAB (asfalt). Een overzicht van de verkeersgegevens van de beschreven wegen is weergegeven in de tabel 5.2.

Tabel 5.2 Verkeersgegevens Philipshoofjesweg en Bloemenweg

maximalsnelheid	30 km/h			
verharding	DAB (asfalt)			
intensiteit 2017				
Philipshoofjesweg	3.700 mvt/etmaal			
Bloemenweg	1.950 mvt/etmaal			
voertuigverdeling	dag	avond	nacht	etmaal
motoren	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
lichte motorvoertuigen	94,0%	98,0%	96,0%	95,3%
middelzware motorvoertuigen	5,70%	1,90%	3,80%	4,43%
zware motorvoertuigen	0,30%	0,10%	0,20%	0,23%
uurpercentage	7,0	2,6	0,7	

Resultaten 30 km/h-wegen (zie bijlage 1)

Ten gevolge van het verkeer op de Philipshoofjesweg is onderzoek gedaan naar de ligging van de 48 dB-contour, de voorkeursgrenswaarde. Uit de berekeningen blijkt dat deze contour op 17 m uit de as van de weg gelegen is. De nieuwe woningen zijn echter op grotere afstand geprojecteerd zodat de voorkeursgrenswaarde, zoals die zou gelden als de weg gezoneerd zou zijn, niet wordt overschreden.

