



Gemeente Den Haag  
Dienst Stadsbeheer  
Ingenieursbureau Den Haag

# Bestemmingsplan Villapark Uithofslaan

Aanvullend akoestisch  
onderzoek wegverkeerslawaaai

**projectnummer 95017056**

# Bestemmingsplan Villapark Uithofslaan

## Aanvullend akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Status	
versie	Definitief
datum	7 mei 2013
projectnummer	95017056

vrijgave	naam	paraaf
opsteller	A. Popov	
2 <sup>e</sup> lezer	W. Drost	
autorisatie	K.L. Klein	

## **Inhoud**

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Het wettelijke kader</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Beschrijving van de beoordelingskaders</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Rekenmethoden en uitgangspunten</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>Rekenresultaten nieuwe situatie</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Samenvatting en conclusie</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>Ontheffingsverzoek</b>	<b>10</b>

## **Bijlagen**

- 1. Plankaart**
- 2. Verkeersgegevens**
- 3. Rekenresultaten**
- 4. Invoergegevens**

# 1 Inleiding

De diensten DSO/PmDH en DSO/BTD/JZ van de gemeente Den Haag bereiden momenteel het bestemmingsplan Villapark Uithofslaan voor. Dit plangebied ligt in het stadsdeel Escamp, ten noordwesten van de Poeldijkseweg. Bij de ontwikkeling van het plangebied in kwestie wordt het initiatief overgelaten aan particulieren. Het bestemmingsplan zal daarom worden gekenmerkt door een zekere mate van flexibiliteit.

In opdracht van Dienst Stedelijke Ontwikkeling afdeling Projectmanagement Den Haag (PmDH) werkt Ingenieursbureau Den Haag in het kader van het bestemmingsplan Villapark Uithofslaan aan de reconstructie van de Poeldijkseweg tussen de Erasmusweg en de Wateringseweg. In dat kader wordt een nieuwe ontsluitingsweg op de Poeldijkseweg aangesloten en komt de huidige aansluiting van de Uithofslaan te vervallen. De geografische positie van Poeldijkseweg en het plangebied wordt weergegeven in het volgende figuur.



Figuur 1, grafische weergave ligging Poeldijkseweg en plangebied Villapark Uithofslaan.

Het plangebied zal worden ontsloten via de ten zuidoosten gelegen Poeldijkseweg. Langs de Poeldijkseweg geldt een zone op grond van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. De met het bestemmingsplan te reguleren ontwikkeling binnen het plangebied Villapark

Uithofslaan ligt binnen deze zone. Ter voorbereiding voor het opstellen van het bestemmingsplan Villapark Uithofslaan, is aan het Ingenieursbureau Den Haag gevraagd onderzoek te doen naar de geluidbelasting door de omliggende en binnen het plangebied gelegen wegen. Dit onderzoek moet antwoord geven op de vraag op welke manier het beoogde bestemmingsplan inpasbaar is binnen de randvoorwaarden die daaraan in het kader van de Wet geluidhinder en het Haagse Ontheffingenbeleid worden gesteld.

Daarnaast wordt de Poeldijkseweg ten hoogte van de aansluiting met het plangebied gereconstrueerd. In dit geval leidt de reconstructie op de Poeldijkseweg tot een wijziging op of aan de weg. Deze wijziging leidt tot een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder.

Het Ingenieursbureau Den Haag heeft de geluidbelasting door de maatgevende wegen onderzocht en getoetst aan de daarop van toepassing zijnde grenswaarden. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in de rapportage met kenmerk 95017056 van 28 februari 2013. Naar aanleiding van het hierop gepubliceerde ontwerpbestemmingsplan, is duidelijk geworden dat niet zonder meer de op kortste afstand van de Poeldijkseweg geprojecteerde nieuwbouw het eerste zal worden gerealiseerd. Dit betekent dat gedurende de planperiode ook de daarachter gelegen bouwblokken zonder de afscherming van dit meest zuidelijke blok kunnen worden gerealiseerd. In het voorliggende akoestisch onderzoeksrapport zijn de resultaten van deze fasering beschreven.

## 2 Het wettelijke kader

Op grond van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder ligt langs weerszijden van het merendeel van de autowegen een aandachtsgebied dat als ‘zone’ wordt aangeduid. Binnen dit aandachtsgebied gelden wettelijke grenswaarden voor de geluidbelasting die door het wegverkeer wordt veroorzaakt. Bij de aanleg van nieuwe wegen, het projecteren van nieuwe geluidgevoelige objecten binnen deze zones en wijzigingen op of aan wegen moet worden getoetst of aan deze wettelijke grenswaarden wordt voldaan.

Bij de beoordeling of - gelet op de akoestische gevolgen van het bestemmingsplan - sprake is van een goede ruimtelijke ordening, wordt uitgegaan van het toetsingskader van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. Dit vloeit voort uit het feit dat langs de Poeldijkseweg wettelijke geluidzones liggen. Deze zones strekt zich op grond van artikel 74, lid 1 van de Wet geluidhinder uit tot ten hoogste 200 meter van de as van de weg. Op grond van artikel 76, lid 1 en artikel 82, lid 1 geldt voor de nieuwe woonbestemmingen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Op grond van artikel 83, lid 2 kan voor deze nieuwe woonbestemmingen een ontheffing worden verleend tot ten hoogste 63 dB. Het plangebied wordt, naast de voornoemde zoneringsplichtige wegen, ook beïnvloed door wegen waarop – door de maximale rijnsnelheid – hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Niettemin is, omwille van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, ook de geluidbelasting door deze wegen in kaart gebracht.

Tot slot is in verband met artikel 110f van de Wet geluidhinder niet alleen de geluidbelasting door de individuele wegen, maar ook de gecumuleerde geluidbelasting van de beschouwde wegen vastgesteld. Daarbij is getoetst aan de plandrempel van 69,5 dB die is opgenomen in het Haagse ontheffingenbeleid. Dit beleid is neergelegd in het “Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder” dat op 29 maart 2011 door het college is vastgesteld.

Bij wijzigingen op of aan wegen moet worden nagegaan of deze wijzigingen tot een wezenlijke verandering van de geluidbelasting leiden.

In dit geval leidt de reconstructie op de Poeldijkseweg tot een wijziging op of aan de weg. In dergelijke gevallen moet op grond van artikel 99, lid 1 van de Wet geluidhinder worden onderzocht of de wijziging tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder leidt. Daarbij is een reconstructie gedefinieerd als:

*‘een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.’*

Als dat het geval is, is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en moet worden onderzocht of aan de wettelijke (voorkeurs)grenswaarde wordt voldaan, of dat een ontheffing van deze (voorkeurs)grenswaarde moet worden verleend. Bij het onderzoek naar de toename van de geluidbelasting door de wijziging op of aan de weg, wordt uitgegaan van de geluidbelasting in het jaar voorafgaande aan de wijziging ten opzichte van

het toekomstige maatgevende jaar na de wijziging. Volgens opgave van DSB/D&L/UMT zijn er voor de woningen langs de Poeldijkseweg geen hogere grenswaarden vastgesteld.



### 3 Beschrijving van de beoordelingskaders

Het bestemmingsplan Villapark Uithofslaan moet mogelijk maken dat de huidige bestemming wordt omgezet in een bestemming met woonfunctie. Daardoor kunnen op termijn op deze locatie geluidgevoelige bestemmingen worden gemaakt. Dit maakt dat op grond van het bestemmingsplan één nieuwe situatie zoals bedoeld in afdeling 2 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder ontstaat. Om daarvoor de goede ruimtelijke ordening te borgen, is een onderzoek naar de geluidbelasting door het wegverkeer gewenst. Bij het uitvoeren van het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de contouren van de met het bestemmingsplan vast te leggen kavels.

Het plangebied ligt binnen de zone van de Poeldijkseweg. De beoogde woningbouw binnen deze zones maakt dat sprake is van een nieuwe situatie zoals bedoeld in afdeling 2 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. Daarom zal moeten worden onderzocht of de beoogde ontwikkeling inpasbaar is binnen het kader van de Wet geluidhinder. Daarnaast is tevens onderzoek gedaan naar de geluidbelasting door overige niet zoneringsplichtige wegen in de omgeving van het plangebied. Deze is nodig om een goed ruimtelijke onderbouwing te kunnen waarborgen. De niet zoneringsplichtige wegen, waar de voertuigintensiteit lager is dan 45 per uur, zijn conform de werkinstructie van de afdeling DSB/M&V/UMT buiten beschouwing gelaten. Hierdoor zijn alleen de Adriana van Roonlaan en de Abdis Kerstinaweg relevant om te onderzoeken.

In het voorliggende rapport zijn de resultaten neergelegd van dit onderzoek naar de invloed van deze geluidbelasting op het bestemmingsplan. Daarbij staat de vraag centraal of gelet op deze gevolgen van het bestemmingsplan gesproken kan worden van een goede ruimtelijke ordening. In het voorliggende onderzoeksrapport wordt er daarbij van uitgegaan dat de verschillende geprojecteerde bouwblokken binnen het plangebied, *geen* afscherpende werking hebben voor de daarachter (lees ten noorden) geprojecteerde bouwblokken. Daarmee vormt dit akoestisch onderzoek een aanvulling op het akoestisch onderzoek van 28 februari 2013.

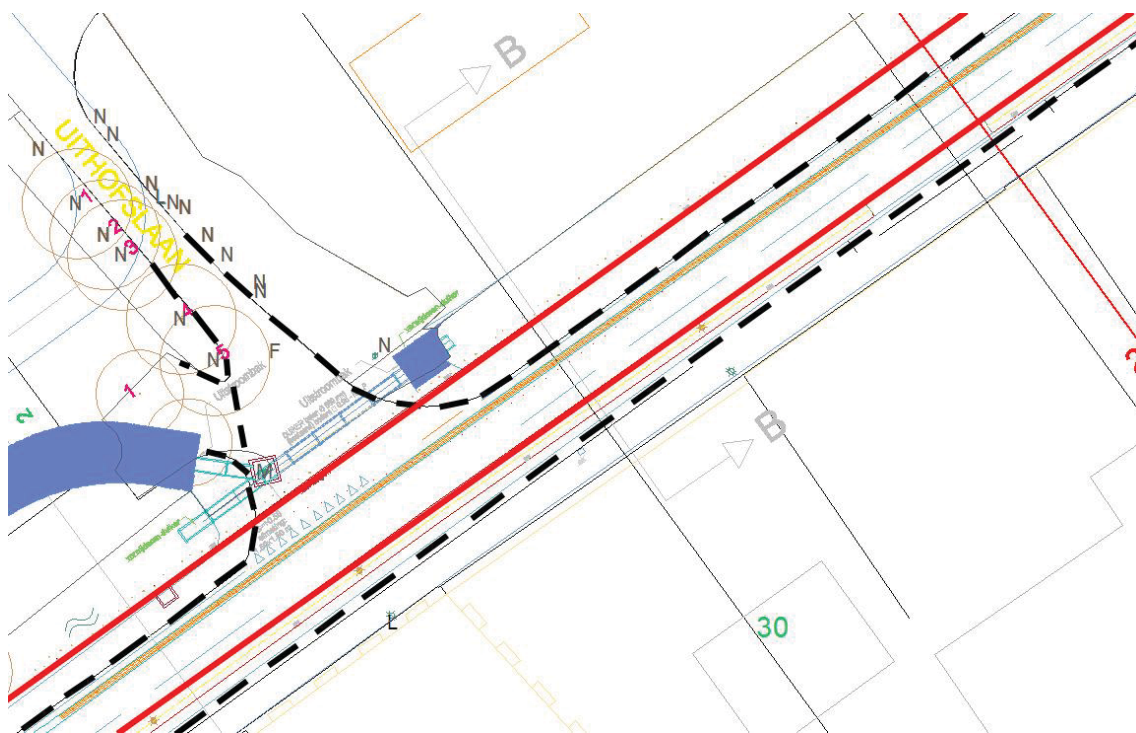
Het profiel van de Poeldijkseweg wordt ten behoeve de geplande ontwikkeling van Villapark Uithofslaan deels verlegd. In dat kader wordt een nieuwe ontsluitingsweg op de Poeldijkseweg aangesloten en komt de huidige aansluiting van de Uithofslaan te vervallen. In de bestaande situatie heeft de Poeldijkseweg voor elke rijrichting één rijstrook van elkaar gescheiden met een doorgetrokken streep. Dit wordt met de volgende foto geïllustreerd.





Figuur 2, foto van de bestaande situatie; Poeldijkseweg met aan de linker kant de aansluiting met de Uithofslaan.

In de nieuwe situatie vervalt de aansluiting met de Uithofslaan en verschuift het totale wegprofiel richting het noordwesten, waarbij de rijstroken van elkaar worden gescheiden middels een smalle middenberm. Dit geldt voor het gehele traject tussen de Erasmusweg en de Wateringseweg. Dit wordt met de volgende tekening geïllustreerd.



**Figuur 3,** tekening van de nieuwe situatie (rood) ten opzichten van de huidige (zwart) van de Poeldijkseweg ter hoogte van de Uithofslaan.

Daarnaast wordt een nieuwe weg aangesloten op de Poeldijkseweg iets voorbij de huidige Uithofslaan richting de Wateringseweg. De rijbanen maken een lichte knik naar het noordwesten en worden verder van elkaar gescheiden middels vluchtheuvels. Dit wordt met de volgende tekening geïllustreerd.



**Figuur 4,** tekening van de nieuwe situatie (rood) voor de tweede variant ten opzichten van de huidige (zwart) ter hoogte van de Poeldijkseweg vlak ten westen van de kruising met de Wateringseweg.

Zoals al eerder is aangegeven, is op 28 februari 2013 een akoestisch onderzoek opgesteld, waarin de geluidbelasting ter hoogte van het meest zuidelijke bouwblok is vastgesteld. Op basis van dit onderzoek is een besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden genomen. Het voorliggende akoestisch onderzoek vormt een aanvulling op dit laatstgenoemde akoestisch onderzoeksrapport. In het voorliggende akoestisch onderzoek zijn daarom niet de geluidbelastingen ter hoogte van het meest zuidelijke bouwblok opgenomen, maar alleen de geluidbelastingen ter hoogte van de meer noordelijk gelegen bouwblokken. Dit wordt met de figuur in hoofdstuk vijf verduidelijkt. Bij het opstellen van het voorliggende akoestisch onderzoek is uitgegaan van de in de toekomstige situatie gerealiseerde Poeldijkseweg, zoals beschreven met de voorgaande ontwerptekeningen. Zoals in het voorgaande is aangegeven zijn er volgens opgave van DSB/D&L/UMT geen hogere grenswaarden vastgesteld voor de bestaande woningen langs de Poeldijkseweg.

## 4 Rekenmethoden en uitgangspunten

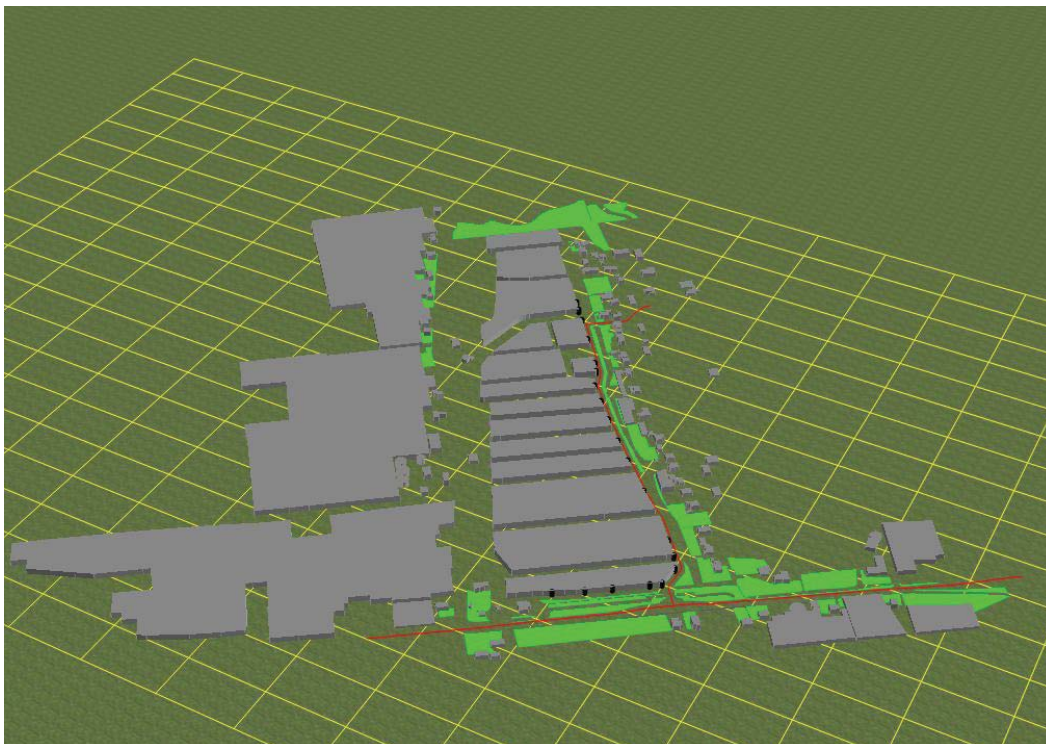
Bij het vaststellen van de geluidbelasting door het wegverkeer binnen en rond het plangebied, is uitgegaan van de wettelijke zone die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder langs zoneringsplichtige wegen ligt. Daarnaast is een inventarisatie gemaakt van de wegen binnen het plangebied waarop een maximale rijsnelheid van 30 km/h geldt. Voor deze wegen is een zonebreedte van 110 meter aangehouden, overeenkomstig het gestelde in bijlage 4.5 van de “Werkinstructie akoestisch onderzoek” van DSB/M&V/UMT. Het daaruit resulterende netwerk aan relevante wegen is met DSB/M&V/UMT besproken, waarbij het aantal te onderzoeken wegen is vastgesteld. Dit heeft geresulteerd tot de volgende lijst te onderzoeken wegen:

- Poeldijkseweg (Erasmusweg-Wateringseweg)
- Adriana van Roonlaan (Poeldijkseweg-Abdis Fredericastraat)
- Abdis Kerstinaweg (geheel)

De intensiteit van het wegverkeer, maximale rijsnelheid en aard van de wegdekverharding op de genoemde wegen in het toekomstige maatgevende peiljaar 2023 zijn aangeleverd door DSO/Verkeer. In bijlage 2 bij dit rapport is een overzicht van de op deze wijze verkregen wegvakintensiteiten en overige verkeersgegevens van de voornoemde wegen opgenomen.

Bij de berekening van de geluidbelasting ter hoogte van de woningen aan Poeldijkseweg en de geprojecteerde kavels binnen het plangebied is gebruik gemaakt van de standaard rekenmethode II, die is beschreven in bijlage III bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Daarbij is gebruik gemaakt van het akoestisch rekenprogramma GeoMilieu versie 2.13, dat door het adviesbureau DGMR is ontwikkeld. In dit rekenprogramma is de omgeving van de locatie Villapark Uithofslaan op akoestische wijze gemodelleerd. Op het rekenresultaat is de aftrek op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder toegepast. Het akoestisch rekenmodel wordt met de volgende figuur geïllustreerd.





**Figuur 5,** grafische weergave modellering akoestisch rekenmodel; zicht in vogelvlucht op het plangebied Villapark Uithofslaan en de Poeldijkseweg, met de voorgrond in zuidoostelijke richting.

De bij de berekeningen gebruikte rekenmethode gaat uit van de geluidemissie door het weg- en het tramverkeer<sup>1</sup>. Daarbij wordt uitgegaan van:

- de intensiteit van het wegverkeer,
- de samenstelling van dit wegverkeer (aandeel personenvoertuigen, (bestel)bussen en vrachtwagens),
- de rijnsnelheid van het verkeer,
- de aard van de wegdekverharding,
- de intensiteit van het tramverkeer,
- de constructie van de rails en de aard van de trambaan.

Op deze geluidemissie wordt de geluiddemping door het gebied tussen de bron (weg/tram) en de ontvanger (beoogde woningen) in mindering gebracht. Deze geluiddemping wordt beïnvloed door:

- de afstand tussen de bron en de ontvanger,
- de aanwezigheid van obstakels tussen de bron van de ontvanger,
- de aard (mate van absorberendheid) van de ondergrond,
- de aanwezigheid van reflecterende vlakken in het verlengde van de lijn tussen bron en ontvanger.

Voor een gedetailleerde beschrijving van de rekensystematiek, zoals beschreven in het Reken- en meetvoorschrift, wordt kortheidshalve verwezen naar de internetpagina “[www.wetten.overheid.nl](http://www.wetten.overheid.nl)” (zoeken op ‘Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012’ onder ‘ministeriële regelingen’. Voor een beschrijving van het akoestisch rekenprogramma wordt kortheidshalve verwezen naar de internetpagina “[www.dgmr.nl/?id=550](http://www.dgmr.nl/?id=550)”.

<sup>1</sup> Volgens Haags gebruik wordt bij het toetsen van het geluidniveau binnen woningen aan de daarop toepasselijke grenswaarden, de geluidbelasting door het wegverkeer gesommeerd met de geluidbelasting door het tramverkeer.

Volgens opgave van de afdeling Openbare Ruimte en Groen van de Dienst StadsBeheer bestaat de wegdekverharding op de Poeldijkseweg uit Dicht Asfalt Beton (DAB). Bij de berekeningen is de emissie van het wegverkeer aan deze wegdekverhardingen aangepast. Daarbij is voor de Poeldijkseweg uitgegaan van een rijsnelheid van 50 km/h. Wat betreft de Adriana van Roonlaan en de Abdis Kerstinaweg is uitgegaan van een rijsnelheid van 30 km/h. De wegdekverharding is hier respectievelijk klinker in keperverband en DAB.

Voor de toekomstige situatie op de Poeldijkseweg – na de reconstructie – is uitgegaan van zogenoemd SMA/08. Momenteel wordt de herinrichting van Poeldijkseweg door het IbdH in voorontwerpfase uitgewerkt. Daarbij wordt op grond van het Handboek Openbare Ruimte uitgegaan van het aanleggen van SMA/08. Dit wordt in het bestek van de aanbesteding vastgelegd. Dit is de reden dat in het akoestisch onderzoek voor de toekomstige situatie is uitgegaan van dit type wegdekverharding.

Om het gebrek aan afscherming door de binnen het plangebied geprojecteerde bouwblokken in rekening te kunnen brengen, is er in dit akoestisch onderzoek van uitgegaan dat deze bouwblokken *geen* fysieke hoogte hebben.

## 5 Rekenresultaten nieuwe situatie

Op basis van de hiervoor besproken uitgangspunten is de geluidbelasting door de verschillende individuele wegen ter hoogte van de nieuwe geluidsgevoelige objecten berekend. Daarbij wordt de geluidbelasting door de zoneringsplichtige wegen (waarop een hogere maximale rij snelheid dan 30 km/h geldt) getoetst aan de voorkeursgrenswaarde en maximaal te ontheffen grenswaarde. In dit geval is alleen de Poeldijkseweg zoneringsplichtig op grond van de Wet geluidhinder. Daarnaast is de gecumuleerde geluidbelasting door alle gemodelleerde wegen ter hoogte van de beschouwde geluidgevoelige objecten berekend. Deze resultaten worden weergegeven in de navolgende tabel. Een uitgebreide rapportage van de rekenresultaten is in bijlage 3 van dit rapport opgenomen. In bijlage 4 is een uitgebreide rapportage van de modellering van het akoestisch onderzoek opgenomen.

Immissiepunt	Omschrijving	Hoogte [m]	Poeldijkseweg L <sub>den</sub> [dB]	Gecumuleerd L <sub>den</sub> [dB]
l15-1_A	G15-2	1,5	53,59	59,19
l15-1_B	G15-2	4,5	55,01	60,62
l15-1_C	G15-2	7,5	56,01	61,51
l15-2_A	G15-2	1,5	53,22	58,39
l15-2_B	G15-2	4,5	54,52	59,65
l15-2_C	G15-2	7,5	55,47	60,6
l15-3_A	G15-2	1,5	52,59	57,7
l15-3_B	G15-2	4,5	53,72	58,79
l15-3_C	G15-2	7,5	54,85	59,91
l16-1_A	G15-3	1,5	49,93	56,48
l16-1_B	G15-3	4,5	49,76	56,8
l16-1_C	G15-3	7,5	50,1	57,07
l16-2_A	G15-3	1,5	49,72	55,13
l16-2_B	G15-3	4,5	49,46	54,94
l16-2_C	G15-3	7,5	49,81	55,34
l16-3_A	G15-3	1,5	49,35	54,6
l16-3_B	G15-3	4,5	49,07	54,31
l16-3_C	G15-3	7,5	49,28	54,5
l17-1_A	G15-4	1,5	46,97	53,87
l17-1_B	G15-4	4,5	47	54,53
l17-1_C	G15-4	7,5	46,82	54,57
l17-2_A	G15-4	1,5	46,93	52,68
l17-2_B	G15-4	4,5	46,95	52,8
l17-2_C	G15-4	7,5	46,64	52,71
l17-3_A	G15-4	1,5	46,66	52,15
l17-3_B	G15-4	4,5	46,61	52,07
l17-3_C	G15-4	7,5	46,38	51,88
l18-1_A	G15-4	1,5	45,34	52,96



l18-1_B	G15-4	4,5	45,4	53,77
l18-1_C	G15-4	7,5	45,27	53,86
l18-2_A	G15-4	1,5	45,63	51,63
l18-2_B	G15-4	4,5	45,72	51,84
l18-2_C	G15-4	7,5	45,64	51,99
l18-3_A	G15-4	1,5	45,44	51,12
l18-3_B	G15-4	4,5	45,43	51,06
l18-3_C	G15-4	7,5	45,23	50,89
l19_A	G15-5	1,5	44,45	51,88
l19_B	G15-5	4,5	44,68	52,77
l19_C	G15-5	7,5	44,62	52,98

**Tabel 1,** Overzicht van rekenresultaten met de 25 hoogste geluidsniveaus van het akoestisch onderzoek naar het zoneringsplichtige wegverkeer op de Poeldijkseweg. Op deze niveaus is de aftrek op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder in mindering gebracht. De oranje gearceerde immissieniveaus overschrijden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Ter verduidelijking is in de volgende afbeelding de bij de berekening gebruikte immissiepunten weergegeven.



**Figuur 6,** Weergave berekende niveaus zonder afschermdende werking opstallen.

Uit het voorgaande kan worden opgemaakt dat de geluidbelasting door de zoneringsplichtige Poeldijkseweg ter hoogte van een aantal kavels hoger zal liggen dan de voorkeursgrenswaarde, maar dat in geen van deze gevallen de maximaal te ontheffen waarde (63 dB) wordt overschreden.

Op de geluidbelasting door de zoneringsplichtige wegen is, in die gevallen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, het gemeentelijke ontheffingsbeleid van toepassing. Dit ontheffingsbeleid is neergelegd in het beleidsdocument “Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder” van de gemeente Den Haag van februari 2011. Op grond van dit beleid moet bij een dreigende overschrijding van de voorkeursgrenswaarde worden

nagegaan of deze overschrijding door het treffen van maatregelen teniet gedaan kan worden. Daarbij kan worden gedacht aan maatregelen aan de geluidsbron, maatregelen in het gebied tussen de bron en de ontvanger of maatregelen aan de ontvanger.

In het ontheffingenbeleid van de gemeente Den Haag is aangegeven dat bij planlocaties zoals de onderhavige, gebruik mag worden gemaakt van een beperkte onderzoeks- en motivatieplicht ten aanzien van bronmaatregelen en maatregelen in het overdrachtsgebied. In zijn algemeenheid kan in dat kader worden gesteld dat in dit geval sprake is van solitaire gebouwen, waardoor het treffen van maatregelen aan de bron niet kosteneffectief zullen zijn. Deze maatregelen aan de bron bestaan namelijk uit het verminderen van de verkeersintensiteit door het deels omleiden van het verkeer of het aanpassen van de wegdekverharding naar een geluidsarm alternatief. Zonder uitzondering kan van deze maatregelen gesteld worden dat de afzonderlijke initiatieven daarvoor te kleinschalig zijn.

Ook het treffen van maatregelen tussen de bron en de ontvanger zijn in dit geval niet mogelijk. Het plaatsen van stadsschermen om de geluidbelasting ter hoogte van de betreffende gevels te verminderen betekent in het merendeel van de gevallen het plaatsen van een relatief hoog scherm op de rand van de weg of op de erfafscheiding van de betreffende panden. Dergelijke maatregelen zijn uit stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk of in verband met de hoogtebeperkingen die met het bestemmingsplan zullen worden vastgelegd, niet mogelijk.

In een aantal gevallen zullen bouwfysische maatregelen aan de betreffende panden mogelijk zijn. Daarbij valt te denken aan het gebruik van vliesgevels of het gebruik van zogenoemde dove gevels. Bij de aanvraag voor de bouwvergunning voor de binnen het plangebied geprojecteerde nieuwbouwwoningen, zal moeten worden getoetst aan het “Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder” van de gemeente Den Haag.

Al het voorgaande overwegende wordt geadviseerd om voor de voornoemde locaties ontheffing te vragen voor de in het navolgende overzicht aangegeven geluidbelasting:

Geluidsgevoelig object		Geluidsbron	Hogere grenswaarde $L_{den}$ [dB] t/m maximaal
Kavel	Aantal woningen		
G15 maximale bouwhoogte 9 m.	43	Poeldijkseweg	56 (+5)
G16 maximale bouwhoogte 9 m.	42	Poeldijkseweg	50 (+5)

Tabel 2, Overzicht van ontheffingswaarden voor locaties die in aanmerking komen voor ontheffing.

Naast de Wet geluidhinder, is ook het Bouwbesluit van belang. Op grond van dit bouwbesluit moet de gevel van woningen een binnenniveau van 33 dB waarborgen. Gelet op de geluidbelasting door het wegverkeer op de Poeldijkseweg, zal met een reguliere gevelconstructie, de benodigde gevelwering kunnen worden gewaarborgd.

## 6 Samenvatting en conclusie

DSO/PmDH bereidt de realisatie van de gebiedsontwikkeling op het zogenoemde Villapark Uithofslaan voor. Bij de ontwikkeling van het plangebied in kwestie wordt het initiatief overgelaten aan particulieren. Het bestemmingsplan zal daarom worden gekenmerkt door een zekere mate van flexibiliteit.

Ter voorbereiding voor het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan is aan het Ingenieursbureau Den Haag gevraagd onderzoek te doen naar de beïnvloeding van het plangebied door het wegverkeer op omliggende wegen.

De Poeldijkseweg kan als een zoneringsplichtige weg voor zover relevant voor het plangebied in kwestie worden aangemerkt. Op de overige omliggende wegen geldt een maximale rijnsnelheid van 30 km/h. De gecumuleerde geluidbelasting door deze wegen is, tezamen met de geluidbelasting door de Poeldijkseweg, getoetst aan de gemeentelijke plandrempel van 69,5 dB.

De geluidbelasting die door de omliggende zoneringsplichtige wegen optreedt, is getoetst aan de wettelijke grenswaarden op grond van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder.

Het voorliggende onderzoek is uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode II, zoals beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Bij het uitvoeren van dit onderzoek is gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever aangeleverde plankaart en door DSO/Verkeer aangeleverde verkeersgegevens. Ter voorbereiding van het opstellen van het bestemmingsplan is reeds een akoestisch onderzoek uitgevoerd, op basis waarvan hogere grenswaarden zijn vastgesteld ter hoogte van het meest zuidelijke geprojecteerde bouwblok 14. Omdat gelet op de fasering van de realisatie dit bouwblok niet als eerste hoeft te worden opgericht, is een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting van de ten noorden van dit bouwblok geprojecteerde bouwblokken, zonder dat daarbij de afscherming door het meest zuidelijke geprojecteerde bouwblok is berekend. Uit dit onderzoek volgt dat ook voor de noordelijker gelegen bouwblokken hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld. Dit zijn de volgende:

Geluidsgevoelig object		Geluidsbron	Hogere grenswaarde $L_{den}$ [dB] t/m maximaal
Kavel	Aantal woningen		
G15 maximale bouwhoogte 9 m.	43	Poeldijkseweg	56 (+5)
G16 maximale bouwhoogte 9 m.	42	Poeldijkseweg	50 (+5)

Tabel 3, Overzicht van ontheffingswaarden voor locaties die in aanmerking komen voor ontheffing.

## 7 Ontheffingsverzoek

Uit het voorliggende akoestisch onderzoek volgt dat de geluidbelasting door de zoneringsplichtige Poeldijkseweg ter hoogte van een aantal kavels hoger zal liggen dan de voorkeursgrenswaarde, maar dat de maximaal te ontheffen waarde van de geluidbelasting (63 dB) wordt onderschreden.

Op de geluidbelasting door de zoneringsplichtige wegen is, in die gevallen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, het gemeentelijke ontheffingsbeleid van toepassing. Dit ontheffingsbeleid is neergelegd in het beleidsdocument “Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder” van de gemeente Den Haag van februari 2011. Op grond van dit beleid moet bij een dreigende overschrijding van de voorkeursgrenswaarde worden nagegaan of deze overschrijding door het treffen van maatregelen teniet gedaan kan worden. Daarbij kan worden gedacht aan maatregelen aan de geluidsbron, maatregelen in het gebied tussen de bron en de ontvanger of maatregelen aan de ontvanger.

In het ontheffingenbeleid van de gemeente Den Haag is aangegeven dat bij planlocaties zoals de onderhavige, gebruik mag worden gemaakt van een beperkte onderzoeks- en motivatieplicht ten aanzien van bronmaatregelen en maatregelen in het overdrachtsgebied. Door de beperkte omvang van de locatie kunnen bron- en overdrachtsmaatregelen namelijk niet doelmatig worden uitgevoerd. Al het voorgaande overwegende wordt geadviseerd om voor de voornoemde locaties ontheffing te vragen voor de in het navolgende overzicht aangegeven geluidbelasting:

Geluidsgevoelig object		Geluidsbron	Hogere grenswaarde $L_{den}$ [dB] t/m maximaal
Kavel	Aantal woningen		
G15 maximale bouwhoogte 9 m.	43	Poeldijkseweg	56 (+5)
G16 maximale bouwhoogte 9 m.	42	Poeldijkseweg	50 (+5)

Tabel 4, Overzicht van ontheffingswaarden voor locaties die in aanmerking komen voor ontheffing.

Naast de Wet geluidhinder, is ook het Bouwbesluit van belang. Op grond van dit bouwbesluit moet de gevel van woningen een binnenniveau van 33 dB waarborgen. Gelet op de geluidbelasting door het wegverkeer op de Poeldijkseweg, zal met een reguliere gevelconstructie, de benodigde gevelwering kunnen worden gewaarborgd.

## **Bijlagen**