



M+P | MBBM groep
Mensen met oplossingen

www.mp.nl

Visserstraat 50
1431 GJ Aalsmeer

Wolfskamerweg 47
5262 ES Vught

MEMO

Aan Janssen de Jong Projectontwikkeling
T.a.v. dhr. Edwin Rensen

Van Ir. Theodoor Höngens
E-mail TheodoorHongens@mp.nl
Telefoon 0297-320651
Kenmerk JJP.16.03.01/THo
Datum 16 februari 2017
Aantal pagina's 6

Onderwerp BP De Scheg te Pijnacker. Quickscan geluid.

Beste Edwin,

In deze memo zijn de resultaten opgenomen van een Quickscan m.b.t. de geluidsaspecten bij het plan De Scheg te Pijnacker.

Het plangebied bevindt zich tussen de RandstadRail en de Vlielandseweg. Er zijn enkele bedrijven in de directe omgeving. Voor de berekeningen is een indicatief rekenmodel opgesteld op basis van bag3D, hoogteinformatie (AHN2) en een kaart TOP10NL.

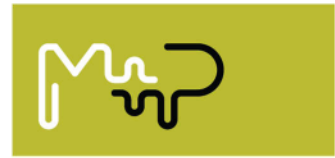
Randstadrail

Voor het bepalen van de geluidsbelasting is uitgegaan van bij ons bekende informatie m.b.t. de Randstadrail (huidige dienstregeling). Aangehouden is een rijsnelheid van 100 km/u, wat de maximum snelheid is voor het RandstadRail. Vooralsnog is geen rekening gehouden met remmend en optrekkende voertuigen. Het spoor ligt circa 2,5 meter boven het maaiveld.

De afstand hart spoor tot de $L_{den} = 55$ dB contour (voorkeurswaarde voor railverkeer) bedraagt circa 70 m. Tot de 60 dB contour is de afstand circa 30 m. Aan de rand van het gebied is de geluidsbelasting circa 63 dB. De bebouwing langs het spoor heeft een hogere grenswaarde nodig. Daarbij moet aan de randvoorwaarden bij hogere grenswaarden van de gemeente Pijnacker zijn voldaan.

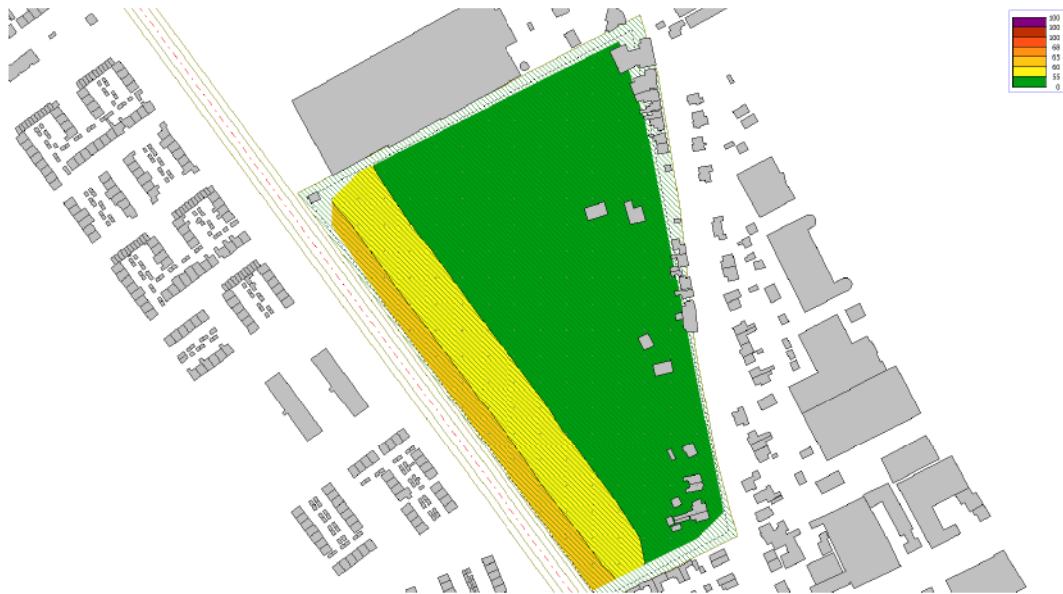
Vlielandseweg

Voor het wegverkeerslawaai is met name de Vlielandseweg belangrijk. Aangehouden is een verkeersintensiteit en verdeling 2025, zoals opgenomen in het BP Pijnackerse Poort. Dit bestemmingsplan is gemaakt in het kader van de reconstructie van de kruising Vlielandseweg / Oostlaan. Aangehouden is een standaard asfalt wegverharding en een rijsnelheid van 50 km/u.



De afstand hart spoor tot de $L_{den} = 48$ dB contour (voorkeurswaarde voor railverkeer) bedraagt ten hoogste 60 m. Tot de 53 dB contour is de afstand circa 35 m en tot de 58 dB circa 15 m. Nieuwe woningen in de gebieden die niet groen zijn zullen een hogere grenswaarde nodig hebben. Daarbij moet aan de randvoorwaarden bij hogere grenswaarden van de gemeente Pijnacker zijn voldaan.

Onderstaand de resultaten van de indicatieve berekeningen voor RandstadRail en Vlielandseweg.



figuur 1 indicatie geluidsbelasting RandstadRail



figuur 2 indicatie geluidsbelasting Vlielandseweg



Beoordeling Model 1 en Model 2

Aan de randen van het plangebied zijn in beide gevallen hogere grenswaarden nodig voor RandstadRail of voor de Vlielandseweg. Daaraan stelt de gemeente de nodige eisen in het Nota hogere grenswaarden Gemeente Pijnacker – Nootdorp d.d. 30 maart 2010. Allereerst moet worden nagegaan over de geluidsbelasting kan worden teruggebracht en/of het plan kan worden aangepast.

Vervolgens zijn er randvoorwaarden afhankelijk van het gebiedstype. Wij gaan er vanuit dat het plangebied wordt gekenmerkt als 'stromingszone', gezien de ligging aan de RandstadRail en drukke Vlielandseweg. De maximale ontheffingswaarden zijn in dit gebiedstype gelijk aan de maximale ontheffingswaarde volgens de Wet Geluidhinder. De geluidsbelastingen voldoen hier (ruim) aan.

De geluidsbelasting valt in de klasse 'zeer onrustig' voor RandstadRail. Dan zijn de randvoorwaarden voor 'onrustige situaties' én 'onrustige situaties' van belang. De gemeente stelt op woningniveau dan de volgende randvoorwaarden:

- het geluidsaspect dient vanaf het eerste ontwerp-stadium te worden betrokken;
- het stedenbouwkundig ontwerp dient zodanig vorm te worden gegeven dat zoveel mogelijk afscherming voor het achterliggende gebied ontstaat;
- bij woningen/appartementen dient de buitenruimte (tuin/balkon) te voldoen aan de ambitiewaarde van het betreffende gebied (in dit geval die voor 'onrustig');
- bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in de geluidklasse "onrustig" dient bij een aanvraag om bouwvergunning een bouwakoestisch onderzoek te worden gevoegd en wordt getoetst of wordt voldaan aan de binnenwaarde van het Bouwbesluit waarbij voor de geluidsbelasting wordt uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting indien daar sprake van is.
- de woning dient tenminste één geluidsluwe gevel te bezitten;
- bij appartementen en seniorenwoningen dient minimaal 1 verblijfsruimte aan de geluidsluwe zijde (gevel met een geluidsbelasting kleiner of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde Wgh) te worden gesitueerd; bij éénsgzinswoningen minimaal 3 verblijfsruimten aan de geluidsluwe zijde of tenminste de woon- en hoofdslaapkamer aan de geluidluwe zijde;

Met verschillende argumenten zijn beide plannen goed haalbaar door woningen en appartementen te ontwerpen met bovenstaande uitgangspunten. In Model 1 Variant "groen centraal" schermen de woningen het achterliggende gebied af. In Model 2 Variant "groen rand" worden de rijwoningen op ruime afstand van RandstadRail gehouden en zijn daarmee niet geluidsbelast. De appartementen zijn weliswaar geluidsbelast, maar door de noord-zuid orientatie is de geluidsbelasting lager dan bij de parallel gelegen rijwoningen van Model 1. Model 1 heeft minder geluidsbelaste woningen dan Model 2.



De vraag is nog in hoeverre de gemeente staat op het treffen van overdrachtsmaatregelen bij met name RandstadRail en of ze noodzaak zien in het aanleggen van een geluidsreducerend wegdek op de Vlielandseweg (als dat er al niet ligt).

Als bijlage vind je de twee varianten met wat aantekeningen mijnerzijds.

Met vriendelijke groet,
M+P

Ir. Theodoor Höngens
TheodoorHongens@mp.nl





GROEN CENTRAAL - VLEKKENPLAN

Projectnaam: Ruimtelijke visie, locatie de Wig, Pijnacker
Opdrachtgever: Janssen de Jong Projectontwikkeling, woningcorporatie Staecion
Datum en status: 31 maart 2016
Schaal: 1:1500 | A3
Project-/Documentnummer: PN 433.02 / Doc. 08945-T *2008/02/03*



Soesterweg 3008
3912 BH Amerfoort
T 033 448 15 46
info@imoss.nl
www.imoss.nl

IMOSS
STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE