


Behoort bij besluit van Omgevingsdienst De Vallei		
Kenmerk:	025W1342	
Datum:	11-11-2025	

Akoestisch onderzoek Woningbouwontwikkeling Weldammerlaan 16



KUIPER
COMPAGNONS

PROJECTGEGEVENS

AKOESTISCH ONDERZOEK WONINGBOUWONTWIKKELING WELDAMMERLAAN 16

Werknummer 624.151.50
Opdrachtgever Gemeente Nijkerk
Contactpersoon
Datum 23 juni 2025

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei

Kenmerk: 2025W1342
Datum: 11-11-2025



Projectverantwoordelijke:
Behandeld door:

5.1.2e

5.1.2e

Telefoonnummer

5.1.2e

File: j:\624\151\50\3 projectresultaat\geluid\03. rapport\akoestisch onderzoek woningbouwontwikkeling
weldammerlaan 16_23 juni 2025.docm

1	Inleiding	1
2	Wettelijk kader	2
	2.1 Geluidaanachtsgebied langs een weg	2
	2.2 Standaardwaarde en grenswaarde	3
	2.3 Geluidgevoelig gebouw.....	3
	2.4 Binnenwaarden	3
	2.5 Cumulatie geluidsbelasting	4
	2.6 Geluidbeleid gemeente Nijkerk	4
3	Uitgangspunten.....	5
	3.1 Verkeersgegevens.....	5
	3.2 Berekeningsmethode.....	5
4	Resultaten	7
	4.1 Geluidgevoelige gebouwen in geluidaanachtsgebieden	7
	4.2 Geluidsreducerende maatregelen	7
5	Conclusies	10

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersgegevens gemeentewegen

Bijlage 2 Overzicht rekenmodel conform Standaardrekenmethode 2

Bijlage 3 Berekeningsresultaten rijkswegen en gemeentewegen

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei



Kenmerk: 2025W1342
Datum: 11-11-2025

1 Inleiding

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de bouw van 7 woningen door een buitenplanse omgevingsplanactiviteit op het adres Weldammerlaan 16. In de motivering is beschreven dat de BOPA voorziet in het toevoegen van twee woningen op een agrarische bestemming en voor het verbouwen van een boerderij met schuur tot woning en het planologisch mogelijk maken van vier woningen. In deze BOPA wordt ook de natuurontwikkeling door de uitbreiding van het Hoevelakense Bos mogelijk gemaakt. Omdat en dergelijke ontwikkeling geen raakvlakken heeft met het aspect geluid is deze ontwikkeling verder niet meegenomen in dit onderzoek. In afbeelding 1 is een impressie van de totale ontwikkelingen in deze BOPA gepresenteerd waarbij in het meest rechtse deel van deze afbeelding de nieuwe woningen zijn gepresenteerd. Het gebied rondom de woningbouwontwikkeling wordt ook betrokken bij het Hoevelakense Bos



Afbeelding 1: Overzicht natuurontwikkeling Hoevelakense Bos (bron: 5.1.2e & 5.1.2e).

Omdat deze nieuwe woningen zijn gelegen binnen het aandachtsgebied van de Rijksweg A28 en de Weldammerlaan is akoestisch onderzoek op grond van artikel 5.78s Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) noodzakelijk. Een zone rond een industrieterrein en langs een spoorweg is niet aan de orde zodat deze geluidsaspecten buiten beschouwing zijn gelaten.

Ook de indirecte akoestische effecten van het plan zijn niet beschouwd omdat het gebruik van 7 woningen een zeer beperkte toename van het verkeer veroorzaakt en niet leidt tot een significante toename van de geluidsbelasting op bestaande woningen in de omgeving van het plan.

Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport bestaat uit vijf hoofdstukken, waarvan hoofdstuk 1 deze inleiding is. In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van de gebruikte gegevens en berekeningsmethode opgenomen. De resultaten zijn in hoofdstuk 4 beschreven en het rapport wordt afgesloten met hoofdstuk 5 waarin de conclusies van het onderzoek worden beschreven.

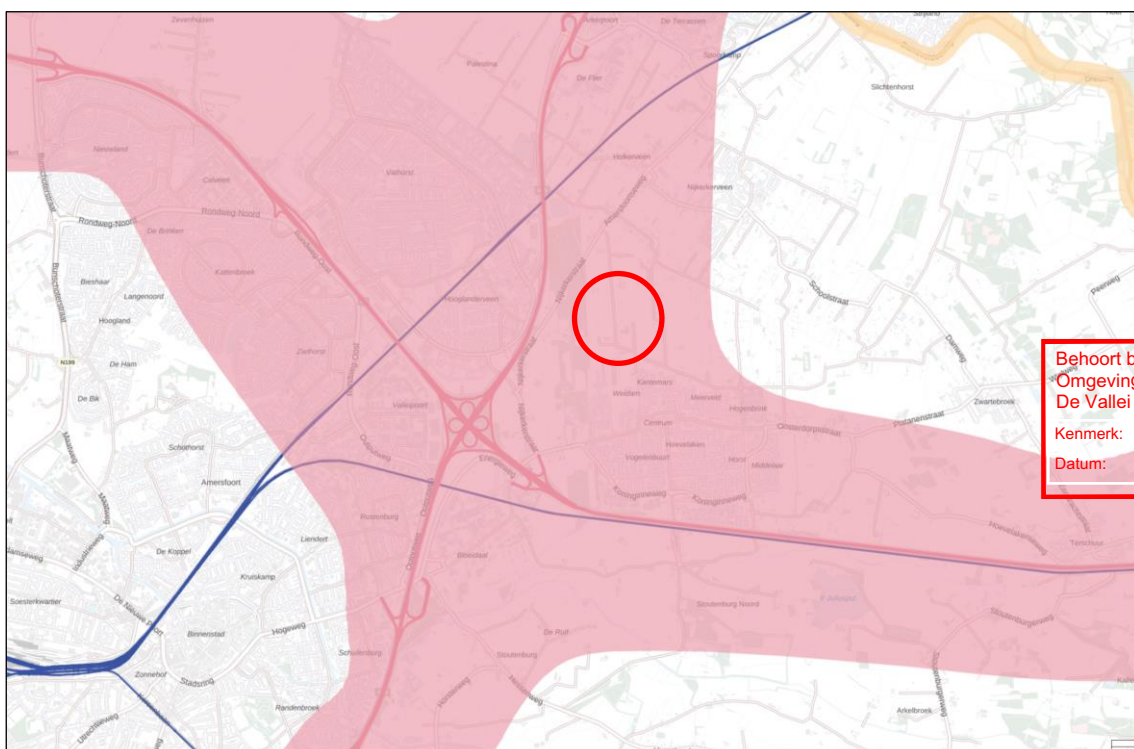
2 Wettelijk kader

2.1 Geluidaandachtsgebied langs een weg

Onderzoek moet worden uitgevoerd voor nieuwe woningen die zijn gelegen binnen het aandachtgebied van wegen. Op grond van artikel 3.20 Besluit kwaliteit leefomgeving is een geluidaandachtsgebied een locatie langs een weg waarbinnen het geluid hoger kan zijn dan de standaardwaarde.

Rijkswegen

Langs alle rijkswegen in Nederland is een geluidsaandachtgebied vastgelegd. De breedte van dit gebied is vastgelegd in de Centrale Voorziening GeluidGegevens (CVGG). In afbeelding 2 is de breedte aangeduid langs de Rijksweg A28 ter hoogte van de gemeente Nijkerk.



Behoort bij besluit van
 Omgevingsdienst
 De Vallei
 Kenmerk: 2025W1342
 Datum: 11-11-2025



Afbeelding 2 Breedte aandachtsgebied langs de Rijksweg A28 in relatie tot de ligging van de locatie Weldammerlaan 16

Uit de ligging van het aandachtsgebied is af te leiden dat de nieuwe woningen in dit projectgebied daarbinnen zijn gelegen en onderzoek voor de Rijksweg A28 noodzakelijk is.

Gemeentewegen

De gemeente Nijkerk heeft voor haar gemeentewegen nog geen basisgeluidemissie of geluidaandachtsgebieden vastgesteld. Zolang deze niet zijn vastgesteld geldt ten aanzien van het geluidaandachtsgebied overgangsrecht dat is vastgelegd in artikel 17.5 van de Omgevingsregeling. In dit artikel is vastgelegd dat voor gemeentewegen het geluidaandachtsgebied bestaat uit het gebied dat zich aan weerszijden van de as van de weg uitstrekt tot de afstand, gemeten vanaf de rand van de weg zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2.1: Afstanden geluidsaandachtsgebieden gemeentewegen

Aantal rijstroken	Maximumsnelheid [km/uur]	Geluidsaandachtsgebied [m]
één of twee rijstroken	≤ 30	100
	> 30	200
drie of meer rijstroken	n.v.t.	350

In dit onderzoek is de Weldammerlaan ten westen van de locatie in het onderzoek betrokken. Verder is ten oosten van de locatie de Hoevelakerveenweg gelegen. Binnen het geluidsaandachtsgebied van deze weg is alleen het doodlopend deel naar de adressen 9, 11, 13 en 17 gelegen. Omdat de intensiteit op dit deel van de Hoevelakerveen zo laag is dat geen geluidsbelasting wordt verwacht die de standaardwaarde benadert is het verkeer op deze weg ook buiten beschouwing gelaten.

2.2 Standaardwaarde en grenswaarde

In onderstaande tabel zijn de standaardwaarden en grenswaarden voor het toelaten van geluidsgevoelige gebouwen in geluidsaandachtsgebieden weergegeven. Deze standaardwaarden en grenswaarden zijn vastgelegd in de artikelen 5.78t en 5.78u van het Bkl.

Tabel 2.2: Standaardwaarde en grenswaarde toelaten geluidsgevoelige gebouwen in geluidsaandachtsgebieden

	Standaardwaarde [dB]	Grenswaarde [dB]
Rijkswegen	50	60
Gemeentewegen	53	70

Een overschrijding van de standaardwaarde is alleen mogelijk als geluidsreducerende maatregelen die de geluidsbelasting zoveel mogelijk reduceren tot bij voorkeur de standaardwaarde niet mogelijk zijn. Deze verplichting tot het onderzoek naar maatregelen is vastgelegd in artikel 5.78u Bkl.

In artikel 5.78y Bkl is vastgelegd dat een geluidsbelasting hoger dan de grenswaarde is toegestaan als aan de gevel van het geluidgevoelige gebouw waarop de grenswaarde wordt overschreden, bouwkundige maatregelen kunnen worden getroffen.

2.3 Geluidgevoelig gebouw

In artikel 3.21 Besluit kwaliteit leefomgeving is aangeduid welke functies als geluidsgevoelig moeten worden beschouwd. Als geluidgevoelige gebouw of een gedeelte van een gebouw zijn aangewezen:

- woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
- onderwijsfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
- gezondheidszorgfunctie met bedgebed en nevengebruiksfuncties daarvan;
- bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebed en nevengebruiksfuncties daarvan.

Onder een geluidgevoelig gebouw wordt ook verstaan een geluidgevoelig gebouw dat nog niet aanwezig is, maar op grond van het omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een BOPA mag worden gebouwd.

2.4 Binnenwaarden

In het Besluit bouwwerken leefomgeving is aangegeven wat de karakteristieke geluidwering moet zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden van nieuwe woningen. De karakteristieke geluidwering is voor wegverkeerslawaai in artikel 4.103 van het Besluit bouwwerken



leefomgeving (Bbl) vastgesteld en mag niet kleiner zijn dan het verschil tussen het in het omgevingsplan, de omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit, of het besluit tot vaststelling van geluidproductieplafonds als omgevingswaarden bepaalde gezamenlijke geluid en 33 dB. Het gezamenlijke geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, energetisch opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Er geldt voor de karakteristieke geluidwering een minimale eis van 20 dB.

2.5 Cumulatie geluidsbelasting

In de Omgevingswet worden de termen cumulatieve en gezamenlijke geluidsbelasting gebruikt. In de navolgende paragrafen wordt dit verklaard.

Cumulatieve geluidsbelasting


Bij overschrijding van de standaardwaarde, moet de aanvaarbaarheid van gecumuleerd geluid worden beoordeeld. Deze toets is vastgelegd in artikel 5.78p van het Bkl. De aanvaarbaarheid wordt integraal beoordeeld waarbij niet alleen geluid maar ook andere aspecten zoals gezondheid, financiën of mobiliteit een rol kunnen spelen.

In artikel 3.25 van de Omgevingsregeling is vastgelegd hoe de cumulatieve geluidsbelasting moet worden berekend. Het geluid van elke bron wordt eerst omgerekend naar het geluid door wegen dat evenveel hinder veroorzaakt. Omdat in deze situatie alleen het geluid van wegverkeer aan de orde is kan de cumulatieve geluidsbelasting worden berekend als de (energetische) sommatie van alle wegen.

Gezamenlijke geluidsbelasting

Het gezamenlijke geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, energetisch opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Omdat alleen het geluid van wegverkeer aan de orde is, is de gezamenlijke geluidsbelasting en de cumulatieve geluidsbelasting exact gelijk. Deze berekende gezamenlijke geluidsbelasting moet als input dienen voor de toetsing van de karakteristieke geluidwering van de gevels.

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Aanvraag: 2025W1342
Datum: 11-11-2025



2.6 Geluidbeleid gemeente Nijkerk

Nijkerk heeft voor zover bekend geen geluidbeleid.

3 Uitgangspunten

Hierna worden de uitgangspunten voor de berekeningen van het weg- en railverkeerslawaai beschreven. Het gaat om de beschrijving van de gehanteerde verkeersgegevens en de gebruikte berekeningsmethode.

3.1 Verkeersgegevens

Door de gemeente Nijkerk zijn verkeersgegevens aangeleverd voor het prognosejaar 2030. Bij deze levering is aangegeven dat deze cijfers ook voor het prognosejaar 2035 kunnen worden gebruikt, waarbij voor de periode van 2030 tot 2035 moet worden uitgegaan van 2% groei van het autoverkeer per jaar. Voor de verdeling van het verkeer in de dag-, avond- en nachtperiode en de verdeling van het verkeer in de verschillende voertuigcategorieën zijn geen gegevens aangeleverd. Voor deze gegevens is uitgegaan van ervaringscijfers van gelijksoortige wegen. Een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens voor de gemeentewegen zijn gepresenteerd in bijlage 1.

De verkeersgegevens voor de rijkswegen zijn ontleend uit de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). Deze gegevens zijn uit het CVGG gedownload op 27 augustus 2024. De gegevens hebben betrekking op alle parameters die voor de uitvoering van een akoestisch onderzoek noodzakelijk zijn. Deze gegevens betreffen naast de verdeling van het verkeer in de dag-, avond- en nachtperiode alsmede de verdeling van het verkeer, ook de rijsnelheid, het wegdektype en de informatie over de geluidsschermen en wallen langs het in het rekenmodel betrokken deel van de rijkswegen.

3.2 Berekeningsmethode

Voor de bepaling van de geluidsbelasting is een 3D-omgevingsmodel opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode 2 voor de berekening van het wegverkeerslawaai. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het softwarepakket Geomilieu versie 2024.21. In het ontwikkelde rekenmodel zijn de volgende elementen ingevoerd:

- bodemgebieden (akoestisch harde of zachte gebieden);
- objecten (gebouwen);
- hoogtelijnen;
- rijlijnen;
- toetspunten.

Bodemgebieden

In het omgevingsmodel zijn de akoestisch harde bodemgebieden (watergangen, wegen e.d.) opgenomen, waarbij de verharding buiten deze gebieden akoestisch zacht is. De ligging van deze bodemgebieden is gebaseerd op de vlakken zoals opgenomen in de BGT. In de modellen zijn de BGT-vlakken van het type 'erf' afwijkend ingevoerd met een bodemfactor 0,5 (50% hard/50% zacht) rond woningen. De bodemgebieden onder de Rijksweg A28 zijn ook ingevoerd met een bodemfactor 0,5 in verband met de aanwezigheid van een Zoab-verharding.

Objecten

De objecten betreffen de bestaande gebouwen die in het omgevingsmodel zijn opgenomen. De gebouwen tussen de geluidsbronnen en de locatie leiden tot afscherming van het geluid. Gebouwen aan de overzijde van de weg leiden tot reflectie waardoor de geluidsbelasting op de locatie toeneemt.

Voor de bestaande gebouwen is gebruik gemaakt van een door ESRI geleverd gebouwenbestand met de gebouwvlakken uit de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) met hieraan gekoppeld de absolute



hoogte uit het Actueel Hoogtebestand Nederland 4 (AHN4). Dit bestand is waar nodig aangevuld en bij een onjuiste hoogtekoppeling handmatig bewerkt, bijvoorbeeld het splitsen van gebouwwlakken met een groot verschil in hoogte.

Hoogtelijnen

Met behulp van hoogtelijnen kan het verloop van het maaiveld in het rekenmodel worden ingevoerd. Het hoogteverloop in de omgeving van het plan is in het rekenmodel gebaseerd op gegevens uit het AHN4.

Rijlijnen

De ligging van de beschouwde wegen is gebaseerd op de aangeleverde digitale informatie uit het CVVG en digitale informatie van de gemeente.

Toetspunten

In dit onderzoek is de geluidsbelasting bepaald ter plaatse van de functiegrens uit het omgevingsplan, ter plaatse van de nieuw te realiseren woningen volgens het verkavelingsplan en ter plaatse van de bestaande woningen in verband met de indirecte planeffecten. In artikel 3.2 van afdeling 3.1 van de Omgevingsregeling is bepaald dat de geluidsbelasting op een geluidgevoelig gebouw wordt bepaald op tweederde van de verdiepingshoogte. De nieuwbouw in het plan bestaat uit appartementengebouwen en grondgebonden woningen. De grondgebonden woningen bestaan uit drie bouwlagen, waardoor is uitgegaan van een beoordelingshoogte van 2, 5 en 8 m. In bijlage 2 is een weergave opgenomen van de ontwikkelde rekenmodellen voor weg- en railverkeer.

In de hierna opgenomen afbeelding is een 3D-weergave van het ontwikkelde rekenmodel gepresenteerd.



Afbeelding 3 3D-view van het ontwikkelde rekenmodel conform Standaardrekenmethode 2 (blauwe aanduiding ontwikkelgebied).

In bijlage 2 en 3 zijn daarnaast nog enkele 2D-weergaven van het rekenmodel gepresenteerd en een uitdraai van enkele items uit het rekenmodel. De wijze van invoeren van de gebouwen en bodemgebieden volgt uit de hiervoor opgenomen afbeelding en de afbeeldingen in bijlage 2.

4 Resultaten

In dit hoofdstuk zijn de resultaten beschreven. In paragraaf 4.1 worden de resultaten voor de onderscheiden geluidsbronsoorten rijkswegen en gemeentewegen beschreven.

4.1 Geluidgevoelige gebouwen in geluidaandachtsgebieden

Geluidsbelasting per geluidsbron

In bijlage 3 zijn de resultaten gepresenteerd voor respectievelijk de rijkswegen en de gemeentewegen. Uit de resultaten voor de gemeentewegen blijkt dat de standaardwaarde niet wordt overschreden. De geluidsbelasting is maximaal 48 dB en is daarmee ruim lager dan de standaardwaarde van 53 dB voor de gemeentewegen. Het verkeer op de gemeentewegen veroorzaakt vanuit geluid daarom niet tot een belemmering.

Het verkeer op de rijkswegen veroorzaakt een geluidsbelasting die hoger is dan de standaardwaarde van 50 dB. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 57 dB zodat de grenswaarde van 60 dB niet wordt overschreden. Niet geluidsgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen zijn daarom niet noodzakelijk.

Verder blijkt uit de resultaten dat op alle woningen sprake is van een geluidsbelasting die hoger is dan de standaardwaarde. De geluidsbelasting varieert van 56 tot maximaal 57 dB op de naar de Rijksweg A28 gekeerde gevel. Verder blijkt dat alle woningen op één na een geluidsluwe gevel heeft. Op die gevel is sprake van een geluidsbelasting die de standaardwaarde niet overschrijdt. De woning die geen geluidsluwe gevel heeft betreft de meest noordwestelijk gelegen woning. De oostgevel ondervindt als gevolg van de nieuwe woningen die direct ten oosten van deze woning wordt gebouwd, een reflectiebijdrage waardoor ook aan die zijde een hoge geluidsbelasting aan de orde is.



Samenloop van geluid

De optredende geluidsbelasting door het verkeer op de rijksweg en gemeentewegen is aan de westzijde, de zijde van de rijksweg, hoger dan 55 dB tot maximaal 58 dB en is op grond van Miedema te omschrijven als matig. De geluidsbelasting op de oostgevel van alle woningen op één na is lager dan 50 dB en is te omschrijven als goed. De geluidsbelasting op die andere woning, met een geluidsbelasting van 53 dB op de oostgevel, is voor wat betreft die gevel te omschrijven als redelijk.

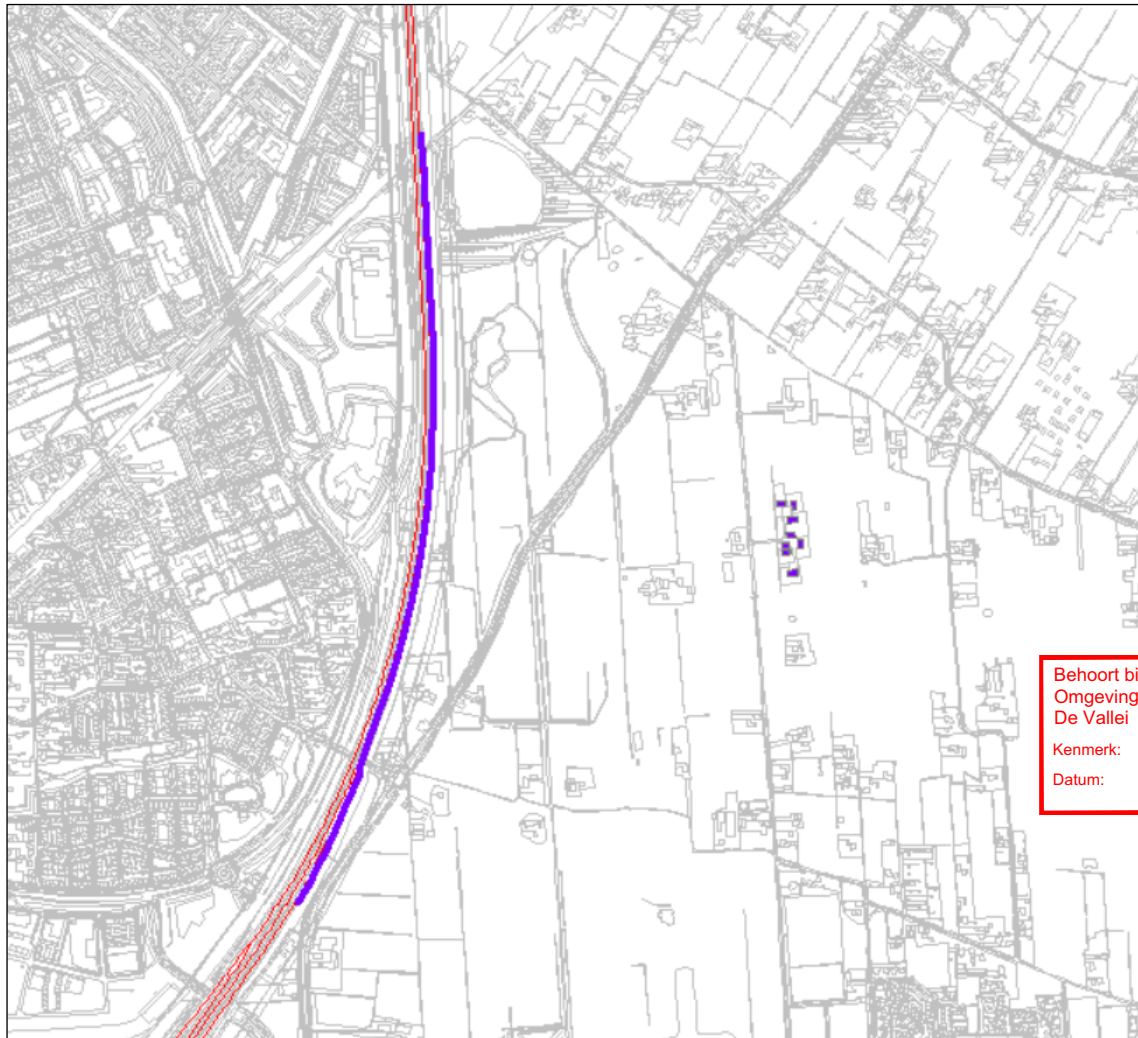
Voor wat betreft de geluidwering van de gevels moet de gezamenlijke geluidsbelasting als uitgangspunten worden aangehouden. Zoals uit het voorgaande blijkt veroorzaakt alleen het verkeer op de rijksweg en gemeentewegen een rol zodat de cumulatieve en de gezamenlijke geluidsbelasting identiek zijn. Dit betekent dat de maximale gezamenlijke geluidsbelasting 58 dB bedraagt en deze waarde als basis kan dienen voor het geluidweringsonderzoek.

4.2 Geluidsreducerende maatregelen

Omdat de standaardwaarde wordt overschreden door het verkeer op de rijkswegen moet onderzoek worden gedaan naar de doelmatigheid van maatregelen. Om te beoordelen of maatregelen doelmatig zijn is gebruik gemaakt van de doelmatigheidsregeling uit artikel 3.29 van de Omgevingsregeling. Kort gezegd is daar omschreven dat een maatregel doelmatig is als het aantal reductiepunten (aantal woningen maal normwaarde geluidsbelasting) hoger is dan het aantal maatregelpunten.

Een eerste berekening aan een maatregel is uitgevoerd met een scherm van 3 m hoog en een lengte van 1.630 m. Deze lengte is bepaald aan de hand van de afstand D van de nieuwe woningen tot de verharding

van de rijstrook van de rijkstrook uitgezet naar het noorden en het zuiden (2D) inclusief de lengte van het plan geprojecteerd op de rijksweg. De invoer van het scherm in relatie tot de nieuwe woningen en de resultaten met dit scherm zijn gepresenteerd op de hierna opgenomen afbeelding.



Behoort bij besluit van
 Omgevingsdienst
 De Vallei

Kenmerk: 2025W1342
 Datum: 11-11-2025



Afbeelding 4 Afbeelding met ligging scherm 3 m hoog 1.630 m lang ten oosten van de Rijksweg A28.

De resultaten van de berekening met scherm zijn opgenomen op de laatste afbeelding in bijlage 3. De afscherming van dit scherm bedraagt op de begane grond van de woningen 4 tot maximaal 6 dB en voldoet daarmee aan de minimumeis van 5 dB voor wat betreft de afschermende werking.

De geluidsbelasting zonder het hiervoor beschreven scherm bedraagt op 4 nieuwe woningen maximaal 57 en voor 2 woningen maximaal 56 dB. Het aantal reductiepunten bedraagt per woning bij een geluidsbelasting van 57 en 56 dB respectievelijk 2.700 en 2.400. Het totaal aantal reductiepunten bedraagt daarom 15.600.

Het aantal maatregelpunten wordt bepaald door het scherm van 3 m hoog en een lengte van 1.630 m. Het aantal maatregelpunten bedraagt 133 per strekkende meter scherm van 3 m hoog. Het totaal aantal maatregelpunten bedraagt 216.790.

Alhoewel het scherm van 3 m voldoet aan de minimumeisen ten aanzien van de afschermdende werking is dit scherm bij lange na niet doelmatig omdat het aantal maatregelpunten meer dan een factor 13 hoger is dan het aantal reductiepunten.

Een zelfde redenering kan worden gemaakt bij het wijzigen van de bestaande wegdekverharding van 1 laags Zoab naar 2 laags Zoab. Voor deze wijziging kan het aantal maatregelpunten worden berekend op basis van 22 maatgelenpunten voor de vervanging van 10 m² stil wegdek. Uitgaande van een wegbreedte van 14 m en een weglengte van 1.630 m bedraagt het aantal maatregelpunten 50.204. Ook in dit geval is het maatregelpunten veel hoger (ruim factor 3) dan het aantal reductiepunten zodat ook de toepassing van een stiller wegdek niet doelmatig is.

Uit de resultaten blijkt ook dat één woning geen geluidsluwe gevel heeft specifiek als gevolg van de stedenbouwkundige opzet van het plan. Door de positionering van de drie woningen in het noordelijke cluster ondervindt de noordwestelijke woning op alle gevels een geluidsbelasting die hoger is dan de standaardwaarde van 50 dB. Op de oostgevel is ook sprake van een hogere geluidsbelasting door de reflectie in de nieuwe woning direct ten oosten van deze woning. De positionering van de woning rond het parkeerhofje is in de hierna opgenomen afbeelding gepresenteerd.



Afbeelding 5 Oriëntatie woningen in het noordelijke cluster en geluidsbelasting rijksweg.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het niet gewenst de woningen verder van het parkeerhofje te bouwen waardoor een diepe voortuin ontstaat en de onderlinge samenhang tussen de woningen verdwijnt.

5 Conclusies

De voorgenomen ontwikkeling binnen deze BOPA, waarbinnen onder andere de woningbouw op de locatie Weldammerlaan 16, is opgenomen bestaat uit de realisatie van 7 woningen. Omdat deze nieuwe woningen zijn gelegen binnen het aandachtsgebied van de Rijksweg A28 en de Weldammerlaan is akoestisch onderzoek op grond van artikel 5.78s Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) noodzakelijk. Een zone rond een industrieterrein of langs een spoorweg is niet aan de orde zodat deze geluidsaspecten buiten beschouwing zijn gelaten.

Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat de standaardwaarde alleen door het verkeer op de Rijksweg A28 wordt overschreden. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 57 dB zodat de grenswaarde van 60 dB niet wordt overschreden en niet geluidsgevoelige gevels niet noodzakelijk zijn.

Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat alle woningen een hogere geluidsbelasting ondervinden dan de standaardwaarde van 50 dB. Alle woningen hebben een geluidsluwe oostgevel op één na. Op deze woning is, door een reflectiebijdrage van de woning direct ten oosten daarvan, een geluidsbelasting op de oostgevel aan de orde die hoger is dan de standaardwaarde tot maximaal 52 dB. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het niet gewenst de positionering van de woningen ten opzichte van elkaar te wijzigen. Verder volgt uit het onderzoek dat bron- of overdrachtsmaatregelen op of langs de A28 in dit geval niet financieel doelmatig zijn. De cumulatieve geluidsbelasting is op de hoogstbelaste zijde van de woning te omschrijven als matig. Omdat elk van de woningen daarnaast een gevel heeft die een cumulatieve geluidsbelasting heeft die varieert van redelijk tot goed is de geluidssituatie als aanvaardbaar aan te merken.

Op grond van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat de woningen kunnen worden gerealiseerd in het kader van de geluidstoets op basis van dit akoestisch onderzoek. De woningen vallen binnen de grenswaarde uit het Bkl, maatregelen aan de bron zijn niet doelmatig en de cumulatieve geluidsbelasting is als aanvaardbaar aan te merken. Daarnaast wordt geconcludeerd dat de gezamenlijke geluidsbelasting maximaal 58 dB bedraagt en dat deze waarde als uitgangspunt moet dienen bij het beoordelen van de karakteristieke geluidwering van de gevels.

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei
Kenmerk: 2025W1342
Datum: 11-11-2025



Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei



Kenmerk: 2025W1342
Datum: 11-11-2025

BIJLAGEN

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei

Kenmerk: 2025W1342
Datum: 11-11-2025



Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei

Kenmerk: 2025W1342
Datum: 11-11-2025



Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei

Kenmerk: 2025W1342
Datum: 11-11-2025



Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei

Kenmerk: 2025W1342
Datum: 11-11-2025



KuiperCompagnons B.V.

www.kuipercompagnons.nl

CONTACTGEGEVENS

+31 (0)10 - 433 00 99

kuiper@kuiper.nl

BEZOEKADRES

Van Nelle Fabriek

Van Nelleweg 3042

3044 BC Rotterdam

Gebouw thee 0, ingang 4

POSTADRES

Van Nelle Fabriek

Postbus 13042

3004 HA Rotterdam



KUIPER
COMPAGNONS

Behoort bij besluit van
Omgevingsdienst
De Vallei



Kenmerk:

025W1342

Datum:

11-11-2025

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2, 4