

Addendum

Datum:	20 maart 2026	Project:	De Foyer
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Hoofddorp
Ons kenmerk:	N004_01_L250111	Betreft:	Nadere beschouwing
Versie:	02		verkeersmodellen en geluidbelasting wegverkeer

1 Aanleiding

Equilis wil op de plek van de panden aan de Burgemeester van der Willigenlaan 40-66 (nu twee kantoorgebouwen) een nieuw gebouw ontwikkelen. Het is de bedoeling dat hier De Foyer komt met circa 128 appartementen.

Voor de realisatie van het initiatief wordt een ruimtelijke procedure doorlopen. In dat kader heeft BurodB akoestisch onderzoek uitgevoerd naar onder andere de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer. Daarbij zijn verschillende varianten van het verkeersmodel doorgerekend.

Het rapport dat ten grondslag ligt aan de ruimtelijke procedure betreft het rapport met kenmerk RPT22251702-04 van 4 juli 2024. Op basis van de in dat rapport bepaalde geluidbelasting is de procedure hogere grenswaarde Wet geluidhinder gevolgd.

In het voornoemde rapport is gebruikgemaakt van de gegevens die gebaseerd zijn op het verkeersprognosemodel 'Noord-Holland zuid' versie 3.2 en hebben betrekking op het planjaar 2030. Voor het akoestisch onderzoek zijn die gegevens omgerekend naar weekdagintensiteiten voor het planjaar 2034. Vervolgens zijn daarmee de geluidbelastingen bepaald, daarnaast is aangegeven op welke wijze bij de woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd een geluidluwe zijde kan worden gerealiseerd.

Na verschijning van deze rapportage zijn er twee nieuwe verkeersmodellen verschenen (versie 3.3 van 8 november 2024 en versie 3.4 van 2 maart 2026). In dit Addendum wordt aangegeven welke consequenties deze verkeersmodellen hebben op de gerapporteerde geluidbelastingen.

2 Verkeersprognosemodel 'Noord-Holland zuid' versie 3.2 versus 3.3

In onderstaand overzicht worden de belangrijkste kenmerken van de verkeersmodellen gepresenteerd.

Datum: 5-4-2024
Opsteller: Matthew Vermeij

De verkeergegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel 'Noord-Holland-Zuid' versie 3.2 met 2030 als prognosejaar.
Voor conversie naar weekdag kan een factor 0,89 worden toegepast.
Voor ophoging naar 2031 mag een autonoom groeipercentage van 1 % gebruikt worden.

Tabel 1: Wegvakinformatie

Weg(vak)	Wegtype	Categorie	Wegdektype
Burgemeester van der Willigenlaan	Stadsontsluiting	GOW-50	Asfalt
Kruisweg richting centrum	Wijkontsluiting	GOW-50	Asfalt
Kruisweg richting N201	Wijkontsluiting	GOW-50	Asfalt
Prins Hendriklaan richting Nieuweweg	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen
Prins Hendriklaan richting Boslaan	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen
Boslaan richting centrum	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen

Tabel 2: Verkeersintensiteiten en snelheid

Weg(vak)	Intensiteit	Maximum Snelheid
Burgemeester van der Willigenlaan	12.900	50 km/u
Kruisweg richting centrum	12.800	50 km/u
Kruisweg richting N201	19.800	50 km/u
Prins Hendriklaan richting Nieuweweg	700	30 km/u
Prins Hendriklaan richting Boslaan	800	30 km/u
Boslaan richting centrum	2.000	30 km/u

Datum: 8-11-2024
Opsteller: Matthew Vermeij

De verkeergegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel 'Noord-Holland-Zuid' versie 3.3 met 2040 als prognosejaar.
Voor conversie naar weekdag kan een factor 0,89 worden toegepast.
Voor verlaging naar 2039 mag een autonoom groeipercentage van -1 % gebruikt worden.

Tabel 1: Wegvakinformatie

Weg(vak)	Wegtype	Categorie	Wegdektype
Burgemeester van der Willigenlaan	Stadsontsluiting	GOW-30	Asfalt
Kruisweg richting centrum	Wijkontsluiting	GOW-30	Asfalt
Kruisweg richting N201	Wijkontsluiting	GOW-50	Asfalt
Prins Hendriklaan richting Nieuweweg	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen
Prins Hendriklaan richting Boslaan	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen
"Expeditiestraat" Tussen C. en ontwikkeling	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen

Tabel 2: Verkeersintensiteiten en snelheid

Weg(vak)	Intensiteit	Maximum Snelheid
Burgemeester van der Willigenlaan	17.100	30 km/u
Kruisweg richting centrum	4.600	30 km/u
Kruisweg richting N201	19.900	50 km/u
Prins Hendriklaan richting Nieuweweg	2.900	30 km/u
Prins Hendriklaan richting Boslaan	500	30 km/u
"Expeditiestraat" Tussen C. en ontwikkeling	3.000	30 km/u

In het verkeersmodel 3.3 is uitgegaan van een snelheid van 30 km/h op de Burgemeester van der Willigenlaan en de Kruisweg terwijl in model 3.2 wordt uitgegaan van een snelheid van 50 km/h op deze wegen. Ook is er in verkeersmodel 3.3 sprake van een Expeditiestraat ter hoogte van het plan De Foyer met een etmaalintensiteit van 3.000 motorvoertuigen, een snelheid van 30 km/h en een klinkerverharding. Daarnaast gaat het verkeersmodel 3.3 uit van prognosejaar 2040 terwijl verkeersmodel 3.2 uitgaat van het prognosejaar 2030.

Het verkeersmodel 3.3 is door BurodB doorerekend en vastgelegd in het rapport met kenmerk RPT22251702-07 van 9 juli 2025. In deze rapportage is ook aangegeven op welke wijze bij de woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd een geluidluwe zijde kan worden gerealiseerd.

3 Verkeersprognosemodel 'Noord-Holland zuid' versie 3.2 versus 3.4

In onderstaand overzicht worden de belangrijkste kenmerken van de verkeersmodellen gepresenteerd.

Datum: 5-4-2024
Opsteller: Matthew Vermeij

De verkeergegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel 'Noord-Holland-Zuid' versie 3.2 met 2030 als prognosejaar.
 Voor conversie naar weekdag kan een factor 0,89 worden toegepast.
 Voor ophoging naar 2031 mag een autonoom groeipercentage van 1 % gebruikt worden.

Tabel 1: Wegvakinformatie

Weg(vak)	Wegtype	Categorie	Wegdektype
Burgemeester van der Willigenlaan	Stadsontsluiting	GOW-50	Asfalt
Kruisweg richting centrum	Wijkontsluiting	GOW-50	Asfalt
Kruisweg richting N201	Wijkontsluiting	GOW-50	Asfalt
Prins Hendriklaan richting Nieuweweg	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen
Prins Hendriklaan richting Boslaan	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen
Boslaan richting centrum	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen

Tabel 2: Verkeersintensiteiten en snelheid

Weg(vak)	Intensiteit	Maximum Snelheid
Burgemeester van der Willigenlaan	12.900	50 km/u
Kruisweg richting centrum	12.800	50 km/u
Kruisweg richting N201	19.800	50 km/u
Prins Hendriklaan richting Nieuweweg	700	30 km/u
Prins Hendriklaan richting Boslaan	800	30 km/u
Boslaan richting centrum	2.000	30 km/u

Datum: 2-3-2026
Opsteller: Matthew Vermeij

De verkeergegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel 'Noord-Holland-Zuid' versie 3.4 met 2040 als prognosejaar.
 Voor conversie naar weekdag kan een factor 0,89 worden toegepast.
 Voor verlaging naar 2039 mag een autonoom groeipercentage van -1 % gebruikt worden.

Tabel 1: Wegvakinformatie

Weg(vak)	Wegtype	Categorie	Wegdektype
Burgemeester van der Willigenlaan	Wijkontsluiting	GOW-50	Asfalt
Kruisweg richting centrum	Wijkontsluiting	GOW-30	Asfalt
Kruisweg richting N201	Wijkontsluiting	GOW-50	Asfalt
Prins Hendriklaan richting Nieuweweg	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen
Prins Hendriklaan richting Boslaan	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen
Raadhuisplein tussen C. en De Foyer	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen
Raadhuisplein tussen Parkzicht en De Foyer	Buurtontsluiting	ETW-30	Betonstraatstenen

Tabel 2: Verkeersintensiteiten en snelheid

Weg(vak)	Intensiteit	Maximum Snelheid
Burgemeester van der Willigenlaan	13.400	50 km/u
Kruisweg richting centrum	7.200	30 km/u
Kruisweg richting N201	16.900	50 km/u
Prins Hendriklaan richting Nieuweweg	900	30 km/u
Prins Hendriklaan richting Boslaan	300	30 km/u
Raadhuisplein tussen C. en De Foyer	900	30 km/u
Raadhuisplein tussen Parkzicht en De Foyer	1.700	30 km/u

In het verkeersmodel 3.4 is uitgegaan van een snelheid van 30 km/h op de Kruisweg richting het centrum terwijl in model 3.2 wordt uitgegaan van een snelheid van 50 km/h op dit wegdeel. Ook is de weg Raadhuisplein toegevoegd met een intensiteit ter hoogte van het plan De Foyer van 900 motorvoertuigen per etmaal, een snelheid van 30 km/h en een klinkerverharding. Daarnaast gaat het verkeersmodel 3.4 uit van prognosejaar 2040 terwijl verkeersmodel 3.2 uitgaat van het prognosejaar 2030.

4 Effect verkeersmodel 3.4 op hogere waarde procedure met verkeersmodel 3.2

Indien de verkeerscijfers van de 50 km/h wegen worden vergeleken met elkaar blijkt het volgende. Bij de bepaling van de geluidbelasting is uitgegaan van verkeersmodel 3.2 met een groei van 1% per jaar naar 2034, indien nu wordt uitgegaan van de verkeerscijfers van 2040 met een groeipercentage van -1% per jaar naar 2036 is de uitkomst dat de etmaalintensiteit lager uitkomt. Voor de Burgemeester van der Willigenlaan leidt dit tot een gelijke c.q. lagere geluidbelasting (in de afronding kan 1 dB verschil ontstaan). De aangevraagde hogere waarde is dus dekkend voor de nu optredende geluidbelasting.

Voor de Kruisweg richting het centrum is de intensiteit aanzienlijk lager en wordt het een 30km/h weg. In dat kader is geen hogere waarde nodig. De aangevraagde hogere waarde is dus dekkend voor de optredende geluidbelasting.

Voor de Kruisweg richting N211 is de intensiteit aanzienlijk lager. De aangevraagde hogere waarde is dus dekkend voor de nu optredende geluidbelasting.

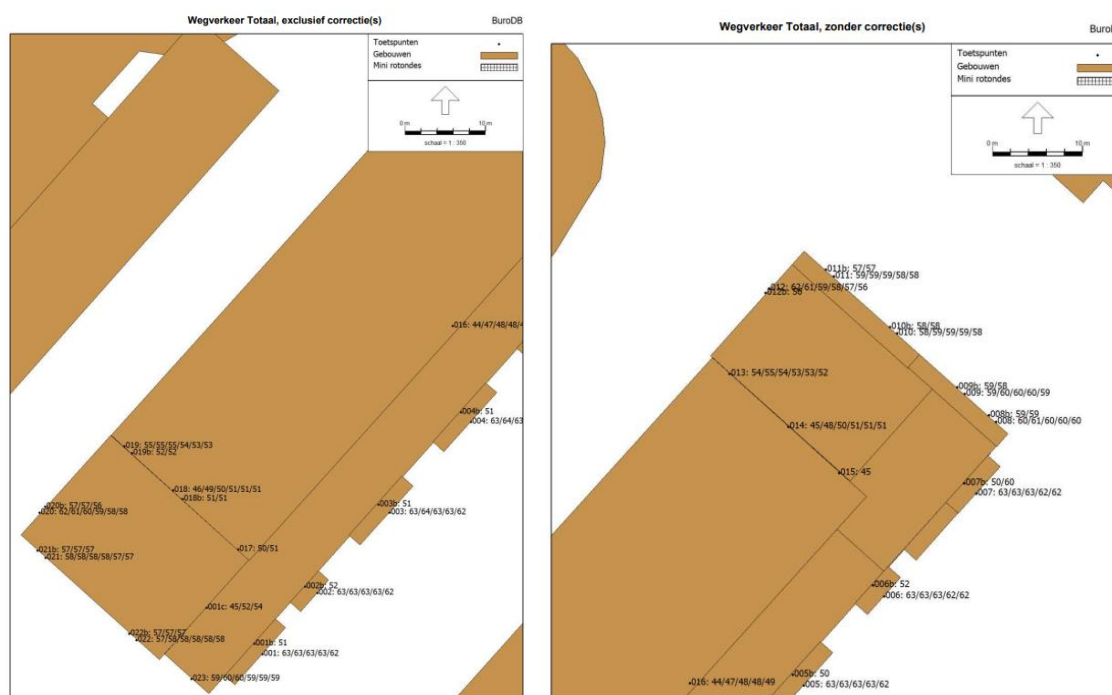
5 Effect verkeersmodel 3.4 op geluidbelastingen als gevolg van 30 km/h wegen met verkeersmodel 3.2

Op de Kruisweg richting het centrum is de intensiteit aanzienlijk lager en wordt een 30km/h weg. In dat kader zal de geluidbelasting als gevolg van deze weg aanzienlijk afnemen.

De Prins Hendriklaan richting de nieuwe weg heeft een zeer beperkte toename van de verkeersintensiteit die tot een circa 0,7 dB hogere geluidbelasting leidt als gevolg van deze weg alleen. De Prins Hendriklaan richting Boslaan heeft een aanzienlijk lagere intensiteit en leidt tot een afname van de geluidbelasting circa 4,2 dB als gevolg van deze weg alleen. Omdat de geluidbelasting van de 30 km/h wegen cumulatief is weergegeven zal de geluidbelasting lager uitkomen dan is gerapporteerd.

In het verkeersmodel 3.4 is ook de weg Raadhuisplein tussen Cpunt en De Foyer opgenomen. Deze weg zat niet in het verkeersmodel 3.2 maar wel in het verkeersmodel 3.3 (Expeditiestraat). De opgegeven verkeersintensiteit in het verkeersmodel 3.2 bedroeg 3.000 motorvoertuigen per etmaal. In het verkeersmodel 3.4 is de opgave 900 motorvoertuigen per etmaal. Dit verschil leidt tot een afname van de geluidbelasting van circa 5 dB.

In het rapport van BurodB met kenmerk RPT22251702-07 van 9 juli 2025 is de geluidbelasting als gevolg van onder andere de Expeditiestraat bepaald. In deze rapportage is de geluidbelasting als gevolg van de 30 km/h wegen cumulatief weergegeven. In onderstaande figuren is de geluidbelasting gepresenteerd.



Voor de gevels aan de zijde van de Expeditiestraat/Raadhuisplein kunnen de gepresenteerde getallen als gevolg van de lagere verkeerintensiteit op de maatgevende weg aan die zijde met 5 dB worden verlaagd.

6 Samenvattend

De effecten van verkeersmodel 3.4 ten opzichte van verkeersmodel 3.2 en verkeersmodel 3.3 leiden tot een lagere geluidbelasting dan in de onderzoeken uitgevoerd door BurodB zijn bepaald.

Omdat de procedure Hogere grenswaarde is gebaseerd op een geluidbelasting die in ieder geval niet te laag is bepaald zijn de hogere waarde dekkend voor de optredende geluidbelastingen.

Omdat de maatregelen voor een geluidluwe gevel zijn gebaseerd op optredende geluidbelastingen die hoger zijn, zijn de maatregelen ook toereikend.

Opgemerkt kan nog worden dat overwogen kan worden de weg Raadhuisplein in een asfaltverharding in plaats van klinkers uit te voeren; dit zou de geluidbelasting langs deze weg nog met 2-3 dB verlagen.

Opgesteld door E. (Ed) Goudriaan



Voor deze ondertekend door ing. E.H. (Emiel) van Wassenaar MSc namens LBP|SIGHT