



Akoestisch onderzoek bouwplan

Almlosestraat te Raalte.

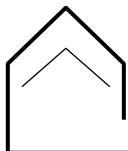
Adviseur : ing. Wim Buijvoets
Opdrachtgever : BJZ.nu
Twentepoort Oost 16A
7609 RG Almelo
Contactpersoon : dhr. Patrick Daggenvoorde
Datum : 17 maart 2014
Werknummer : 14.038



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	I
1 INLEIDING	1
1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder	1
1.2 Grenswaarden	2
1.3 Berekening geluidbelasting	2
2 GELUIDBELASTING	3
2.1 Verkeerscijfers	3
2.2 Beoordeling berekende geluidbelasting	3
2.3 Rekenmodel en resultaten	3
BIJLAGEN	

bladzijde



1 INLEIDING

In opdracht van de BJZ.nu is een akoestisch onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeerslawaai op de gevels van woningen in het bouwplan in het gebied tussen de Almelosestraat, de Wieken en Koningsspil, gemeente Raalte. De situatie met de woningen is weergegeven in tekening en modelgegevens in bijlage I.

1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan of vaststelling van een projectafwijkingsbesluit een akoestisch onderzoek te worden ingesteld. Het akoestisch onderzoek bepaalt de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming die vanwege de weg wordt ondervonden. Het onderzoek is alleen noodzakelijk als de geluidsgevoelige bestemming binnen de wettelijke geluidszone van de weg gesitueerd is. In artikel 74.1 van de Wgh is aangegeven dat wegen aan weerszijden van de weg een wettelijke geluidszone hebben waarvan de grootte is opgenomen in onderstaande tabel.

Wettelijke geluidszones van wegen :

Aantal rijstroken	stedelijk gebied	buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 m	250 m
3 of 4 rijstroken	350 m	400 m
5 of meer rijstroken	350 m	600 m

De "Regeling bepaling geluidzones langs wegen" van 30 maart 1993 geeft aan waar de zone van een weg begint. De zone is gelegen aan weerszijden van de weg en begint naast de buitenste rijstrook. Eventuele parkeerstroken, voet- of fietspaden en vluchtstroken worden niet tot de weg gerekend en vallen binnen de zone. De zone langs een weg omvat het gebied waarbinnen extra aandacht moet worden geschonken aan het geluid afkomstig van de betrokken weg. Binnen een zone moet worden gestreefd naar een akoestisch optimale situatie. Dit betekent dat er bij nieuwe ontwikkelingen, zoals het opstellen van bestemmingsplannen, het verlenen van (individuele) bouwvergunningen en het aanleggen van infrastructurele werken, het akoestische aspect van de plannen direct in kaart moet worden gebracht. Zodoende kan in een vroeg stadium worden onderkend of plannen doorgang kunnen vinden danwel of maatregelen nodig zijn om een akoestisch gunstig klimaat te creëren.

De hiervoor genoemde zones gelden niet voor :

- wegen die zijn aangeduid als woonerf (art 74.2);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (art 74.2);

De geplande woning ligt in "stedelijk" gebied binnen de wettelijk vastgestelde geluidszone, als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder, van de Almelosestraat.

30 km uur wegen

Volgens jurisprudentie blijkt een 30 km/uur weg in de beoordeling te moeten worden meegenomen, indien vooraf aangenomen had kunnen worden dat deze weg een geluidbelasting veroorzaakt die hoger ligt dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). De toetsing moet worden uitgevoerd in verband met een belangenafweging in het kader van een



goede ruimtelijke ordening, het geluidbeleid geeft dat ook aan. Deze belangenafweging moet worden gemaakt bij het wijzigen van een bestemmingsplan, in dit geval voor de Wieken en Koningsspil. Op beide wegen rijdt alleen bestemmingsverkeer met een geringe intensiteit, de geluidbelasting <48 dB.

1.2 Grenswaarden

De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting L_{DEN} op de gevels van een woning t.g.v. een weg bedraagt 48 dB conform de Wet geluidhinder.

Onder bepaalde voorwaarden kan, indien voor de geplande bouw een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is, door B & W een ontheffing worden verleend tot een hogere grenswaarde van maximaal 63 dB in buitenstedelijk gebied. Om een hogere grenswaarde aan te kunnen vragen moet worden voldaan aan twee voorwaarden :

- de optredende geluidbelasting moet lager zijn dan de maximaal toelaatbare gevelbelasting, in dit geval 63 dB (art 83 lid 2 van de Wgh),
- de situatie moet passen in het gemeentelijk geluidsbeleid ten aanzien van vaststelling van de hogere grenswaarden.

De gemeente Raalte heeft geen geluidbeleid en volgt de oude ontheffingscriteria.

Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dient voor wegverkeerslawaai de procedure gevolgd. Daarbij hoort de ter visielegging van het akoestisch onderzoek.

1.3 Berekening geluidbelasting

De op de uitbreiding invallende geluidbelasting L_{DEN} kan worden bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012, standaard-methode I of II. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruik gemaakt van de rekenmethode II.

Deze methoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen, het soort wegdek, de rijnsnelheid en enkele correctiefactoren) en de geluidoverdracht tussen de weg en de immissiepunten (geplande woninggevel).



2 GELUIDBELASTING

2.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de verkeersgegevens voor een weekdag in de toekomstige situatie over minimaal 10 jaar (2024). De weg- en verkeersgegevens (prognose 2020) zijn afkomstig van de gemeente Raalte zoals in tabel I weergegeven en opgenomen in bijlage I. Volgens de gemeente zijn deze cijfers actueel voor de huidige situatie.

- etmaalintensiteit jaar 2024 (prognose)	3025
- dag/avond/nachtuurintensiteit %	6.6/3.3/0.80
- percentage motorrijwielen	-
- percentage lichte motorvoertuigen D/A/N	85/85/85
- percentage middelzw vrachtw. D/A/N	6/5.93/5
- percentage zware vrachtwagens D/A/N	9/9.07/10
- wettelijke rijsnelheid km/uur	50
- wegdektype	DAB
- obstakel of kruispunt binnen 100 m	nee

2.2 Beoordeling berekende geluidbelasting

Berekend is de invallende geluidbelasting L_{DEN} bij de woninggevels, dat is de gemiddelde geluidbelasting van de dag, avond en nachtperiode.

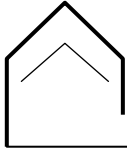
De geluidbelasting van een weg moet worden getoetst aan de voorkeursgrenswaarden. Alvorens de geluidbelasting te toetsen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB mag de berekende waarde op grond van art. 110g van de Wet geluidhinder worden verminderd (i.v.m. het stiller worden van motorvoertuigen) met 5 dB voor wegen met een wettelijke maximum snelheid tot 70 km/uur.

2.3 Rekenmodel en resultaten

De geluidbelasting is berekend conform het gestelde in het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" ex art 110d van de wet geluidhinder. De berekening van de geluidbelasting is gemaakt volgens de standaard rekenmethode II.

In het rekenmodel (DGMR-Geomilieu V2.30) zijn schematisch opgenomen :

- de weg met intensiteiten,
- de woningen en de gebouwen, objecten en verharde bodemgebieden,
- waarneempunten met een waarneemhoogte van 1.5 m boven de vloer op een hoogte van 1.5 en 4.5 m boven het maaiveld.



Toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden gebeurt volgens de Wgh per weg. Voor de rekeninvoergegevens en resultaten wordt verwezen naar de berekening in bijlage I. De maximale geluidbelasting L_{DEN} incl. aftrek op de maatgevende waarneemhoogte van 4.5 m bedraagt maximaal 47 dB waarmee de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.

Voor het aspect wegverkeerslawaai is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Ing. Wim Buijvoets.



Bijlage I

Situatie + verkeersgegevens

Gegevens rekenmodel en resultaten

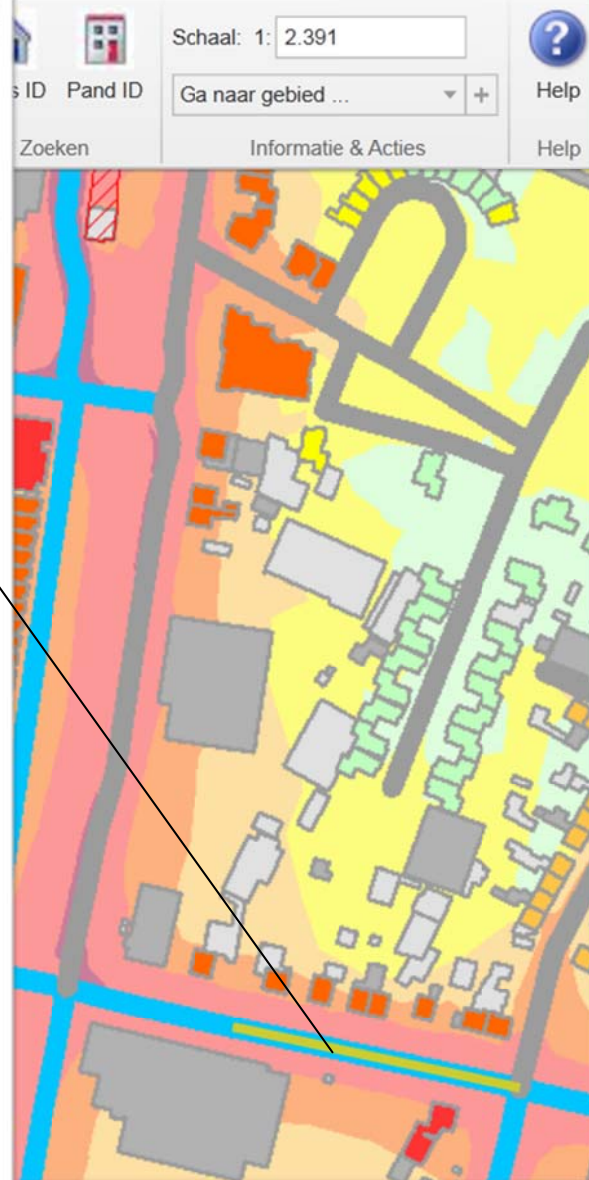


Geluidsk kaart:

[Zoom naar object](#) | [Verschuif naar object](#)
[Maak een rapport](#) | [Kopieer object](#)
[Voeg toe aan de selectie](#) | [Exporteer bijlagen](#)

Details **Attributen**

Veldnaam	Veldwaarde
NAME	Almelosestraat
RSURF_DESC	referentiewegdek
VLV	50
VLT	50
TOTINTENS	3025
PFLOWDAY	6,6
PFLOWEVE	3,6
PFLOWNI	0,8
PFLOWLVDAY	85
PFLOWLVEVE	85
PFLOWLVNI	85
PFLOWLTDAY	6
PFLOWLTEVE	5,93
PFLOWLTNI	5
PFLOWHTDAY	9
PFLOWHTEVE	9,07
PFLOWHTNI	10
WEGTYPE	4
BOOMFAC	1,5
CARSPEED	Ve



rekenparameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	Wim
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	Wim op 5-3-2014
Laatst ingezien door	Wim op 17-3-2014
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.30
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

modelgegevens

Model: eerste model
verkeerlawaaï -
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerlawaaï - RMM-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Megdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
1	Almelosestraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	M9a	--	--	--	--	50	50	50

modelgegevens

Model: eerste model
verkeerslawaai -
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMM-2012

Naam	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4
1	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3025,00	6,60	3,70	0,80	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: eerste model
verkeerslawaaï -
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMM-2012

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)
1	85,00	85,00	85,00	--	6,00	5,93	5,00	--	9,00	9,07	10,00	--	--	--	--	--	169,70	95,14	20,57	--	11,98

modelgegevens

Model: eerste model
verkeerlawaa1 -
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerlawaa1 - RMM-2012

Naam	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (D)	LE (A)
1	6,64	1,21	--	17,97	10,15	2,42	--	88,84	96,54	102,87	104,19	106,74	99,74	94,60	87,53			86,34

modelgegevens

Model: eerste model
verkeerslawai -
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMM-2012

Naam	LE (A)	125	LE (A)	250	LE (A)	500	LE (A)	1k	LE (A)	2k	LE (A)	4k	LE (A)	8k	LE (N)	63	LE (N)	125	LE (N)	250	LE (N)	500	LE (N)	1k	LE (N)	2k	LE (N)	4k	LE (N)	8k
1	94,03		100,36		101,69		104,23		97,23		92,09		85,02		79,80		87,43		93,74		95,20		97,65		90,63		85,50		78,43	

modelgegevens

Model: eerste model
verkeerlawaaï -
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerlawaaï - RMM-2012

Naam	LF P4 63	LF P4 125	LF P4 250	LF P4 500	LF P4 1k	LF P4 2k	LF P4 4k	LF P4 8k
1	--	--	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: eerste model
verkeerLawaal -
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode WegverkeersLawaal - RMW-2012

Naam	Omschr.	BF
1	verharding	0,00
2	verharding	0,00
3	verharding	0,00

modelgegevens

Model: eerste model
 verkeerslawaai -
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maalveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	best gebouw	4,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	best gebouw	6,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	best gebouw	6,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	best gebouw	6,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	best gebouw	5,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	best gebouw	4,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	best gebouw	5,50	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	best gebouw	2,50	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	best gebouw	5,50	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	best gebouw	2,50	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	best gebouw	5,50	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	best gebouw	5,50	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	best gebouw	6,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	best gebouw	7,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	geplande woning	7,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	geplande woning	7,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	best gebouw	7,00	0,00	Relatief	0 dB	Falste	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

modelgegevens

Model: eerste model
verkeerslawaaï -
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maatveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Geval
1		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
2		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
3		0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

