

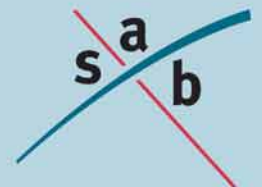
Akoestisch onderzoek

Stationslaan oost te Nunspeet

Gemeente Nunspeet

Datum: 15 oktober 2009

Projectnummer: 90519



INHOUD

1	Inleiding	1
1.1	Doel van het onderzoek	1
2	Wet- en regelgeving	2
2.1	Wet geluidhinder	2
2.2	Bouwbesluit	4
2.3	Rekenmethodieken	4
2.4	Toename door cumulatie	5
3	Onderzoeksgegevens	6
3.1	Selectie van geluidsbronnen	6
4	Onderzoek	7
4.1	Onderzoeksopzet	7
4.2	Bepalen van de 48 dB-contouren	7
4.3	Bepalen van de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer	8
4.4	Mogelijkheden voor geluidsreducerende maatregelen	8
5	Conclusie	10
5.1	Toetsing aan de Wet geluidhinder	10
5.2	Bepaling van de binnenwaarde voor het Bouwbesluit	10

Bijlage A
Uitgangspunten en verkeersgegevens

Bijlage B
Overzichtstekening 1: ligging van de contouren

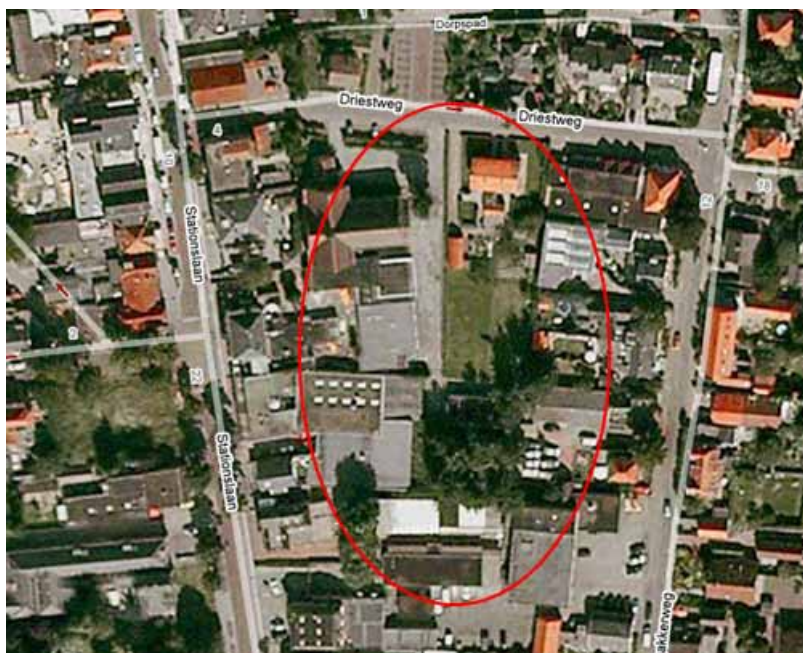
Bijlage C
Berekening van de contouren

Bijlage D
Overzichtstekening 2: Hoogste gevelbelastingen t.g.v. de Driestweg

Bijlage E
Berekening van de gevelbelasting

1 Inleiding

De gemeente Nunspeet is voornemens medewerking te verlenen aan de realisatie van vier starters-appartementen en commerciële ruimte met een parkeervoorziening aan de Driestweg 6-8 in het centrum van Nunspeet. Het huidige gebruik van de gronden waar het parkeerterrein wordt gerealiseerd is grotendeels een opslagruimte van de nevenstaande kerk en tuin van de achterzijde van perceel Driestweg 6-8. Tevens bevindt er zich in dit gedeelte een klein naaldhoutbosje. Op de onderstaande afbeelding is de huidige situatie van het plangebied weergegeven



Figuur 1. Ligging van het plangebied

1.1 Doel van het onderzoek

Binnen het bestaande bestemmingsplan is de realisatie van de woningen niet mogelijk. Om dit planologisch mogelijk te maken wordt het bestaande bestemmingsplan herzien. Volgens artikelen 76a en 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) en artikel 4.1 van het Besluit geluidhinder (BGH) moet bij herziening van het vigerende bestemmingsplan (het nieuwe planologisch regime) waarin woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt binnen de zones van (spoor)wegen, akoestisch onderzoek worden verricht.

Weliswaar is door middel van een artikel 19 procedure al vrijstelling verleend voor woningbouw op deze locatie, Artikel 76 lid 3 van de Wgh schrijft voor dat akoestisch onderzoek aan de orde is als de geluidgevoelige gebouwen nog niet aanwezig of in aanbouw zijn. Dit is hier het geval. Dit onderzoek heeft tot doel inzicht te geven in het akoestisch klimaat van de nieuwe geluidsgevoelige bestemming.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een korte samenvatting van de relevante wet- en regelgeving. In hoofdstuk 3 zijn de gebruikte onderzoeksgegevens opgenomen. In hoofdstuk 4 zijn de onderzoeksopzet, de onderzoeksresultaten en de toetsing aan de Wgh beschreven. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de conclusies van het onderzoek opgenomen.

2 Wet- en regelgeving

2.1 Wet geluidhinder

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidsniveaus. In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

- *Voorkeursgrenswaarde*: Deze waarde garandeert een vrij goede woon- en leef-situatie binnen de invloedssfeer van een geluidsbron (wegen, spoorwegen, enz).
- *Hoogste toelaatbare geluidsbelasting*: Deze waarde geeft de hoogste gevelbe-lasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd.

De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de geluidsbron (weg- of rail-verkeer), de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het soort geluidsgevoelige bebouwing. In tabel 1 zijn voor woningen de voorkeursgrenswaarden en de meest voorkomende hoogste toelaatbare geluids-belastingen uit de Wgh voor wegverkeer en uit het BGH voor railverkeer weerge-geven.

	Wegverkeer	Railverkeer
Stedelijk gebied		
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)	55 dB (art. 4.9 lid 1)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	63 dB (art. 83 lid 2)	68 dB (art. 4.10)
Buitenstedelijk gebied		
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)	55 dB (art. 4.9 lid 1)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	53 dB (art. 83 lid 1)	68 dB (art. 4.10)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting bij een agrarische bedrijfswoning	58 dB (art. 83 lid 4)	n.v.t.

Tabel 1. Overzicht van de grenswaarden uit de Wgh en het BGH

Gezien de voorkeursgrenswaarde en de hoogste toelaatbare geluidsbelasting kun-nen zich drie situaties voordoen:

Een geluidsbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde

Voor deze situatie zijn volgens de Wgh geen nadere acties nodig om de geluids-gevoelige bebouwing te realiseren.

Een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de hoogste toe-laatbare geluidsbelasting

Voor deze situatie dienen bij voorkeur maatregelen te worden getroffen om de ge-luidsbelasting terug te brengen tot een waarde die lager is dan de voorkeurs-grenswaarde. Wanneer er overwegende bezwaren zijn vanuit stedenbouwkundig, verkeerskundig, landschappelijk of financieel oogpunt, kan voor de geluidsgevoeli-ge bebouwing een hogere waarde worden aangevraagd. Voor het verlenen van hogere waarden kan de gemeente een gemeentelijk geluidsbeleid vaststellen. De gemeente Duiven heeft nog geen gemeentelijk geluidsbeleid vastgesteld, zij vol-gen tot de vaststelling de oude ontheffingscriteria uit het Besluit grenswaarden bin-nen zones langs wegen, die in werking waren tot 1 januari 2007, voorlopig blijven toepassen.

Een geluidsbelasting hoger dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting

Voor deze situatie is de realisatie van geluidsgevoelige bebouwing in principe niet mogelijk, tenzij geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen waardoor de geluidsbelasting daalt tot een waarde lager dan de voorkeursgrenswaarde of de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

2.1.1 Zones

Langs wegen en spoorwegen liggen zones. Binnen deze zones moet voor de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Wegverkeer

De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg, stedelijk of buitenstedelijk. De zone ligt aan weerszijden van de weg en is gemeten vanuit de weg. De zones, zoals beschreven in artikel 74 van de Wgh, zijn weergegeven in tabel 2.

	Zones langs wegen	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Tabel 2. Overzicht van de zones langs wegen

Artikel 74 lid 2 van de Wgh maakt een uitzondering voor wegen met een 30 km-regime en woonerven. Deze wegen hebben geen zone en zijn daarmee niet onderzoeksplchtig¹.

Railverkeer

De wettelijke zone van een spoorweg is onder andere afhankelijk van het aantal bakken (wagons) dat over de spoorlijn rijdt. De zone ligt aan weerszijden van een spoorweg en wordt gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De breedte varieert tussen 100 meter voor een rustige spoorlijn en 1.200 meter voor een zeer drukke spoorlijn, zoals de Betuwelijn.

¹ Conform artikel 74 lid 2 van de Wgh is voor 30 km/uur-wegen geen onderzoeksplchtig. Op 3 september 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitgesproken (nr. 200203751/1: Abcoude) dat nog niet geconcludeerd kan worden dat het plan aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (goed woon- en leefklimaat, zoals opgenomen in het Bouwbesluit). Daarom wordt bij 30 km-zones onderzocht of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of de hoogste toelaatbare geluidsbelasting op de gevel. Indicatief geldt de stelregel dat bij meer dan 1.000 voertuigbewegingen per etmaal, de voorkeursgrenswaarde mogelijk overschreden wordt. In dat geval dient onderzocht te worden of door het treffen van maatregelen een aanvaardbaar woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd.

2.2 Bouwbesluit

Wanneer de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van één van de omliggende (spoor)wegen wordt overschreden, kan ook de akoestische binnenwaarde worden overschreden. Bij verlening van een bouwvergunning wordt de binnenwaarde getoetst aan het Bouwbesluit 2003. De binnenwaarde van 33 dB moet worden gegarandeerd bij wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai (artikel 3.1 uit het Bouwbesluit 2003). Wanneer er meerdere relevante geluidsbronnen zijn, moet de cumulatieve geluidsbelasting worden gebruikt bij de berekening van de binnenwaarde.

Voor de akoestische binnenwaarde ten gevolge van wegverkeerslawaai mag de aftrek ex artikel 110g van de Wgh (2 of 5 dB) niet worden toegepast.

Om bij een woning met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde de akoestische binnenwaarde te halen moeten er mogelijk aanvullende isolerende voorzieningen worden getroffen.

2.3 Rekenmethodieken

Voor de berekening van de geluidsbelasting van een individuele (spoor)weg en de cumulatieve geluidsbelasting (de gesommeerde geluidsbelasting van meerdere (spoor)wegen) zijn verschillende rekenmethodieken beschreven in van het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" (RMG 2006), versie augustus 2009 in de bijlagen III (hoofdstuk 3: Weg) en IV (hoofdstuk 4: Spoorweg)

2.3.1 *Rekenmethodiek voor de geluidsbelastingen*

Volgens artikel 110d van de Wgh moet voor weg- en railverkeerslawaai het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, versie augustus 2009" worden gevolgd. De reken- en meetvoorschriften schrijven voor dat het equivalente geluidsniveau moet worden bepaald volgens standaardrekenmethode II, maar dat in bepaalde situaties kan worden volstaan met een eenvoudigere standaardrekenmethode I-berekening. Standaardrekenmethode I is gebaseerd op een vereenvoudiging van de situatie, waarbij ten aanzien van het toepassingsbereik van de methode, voorwaarden worden gesteld.

Voor het uitvoeren van standaardrekenmethode II-berekeningen wordt het computerprogramma WinHavik (versie 7.79) gebruikt.

2.3.2 *Rekenmethodiek voor de cumulatieve geluidsbelasting*

Cumulatie is alleen van belang in situaties waarin geluidsgevoelige bebouwing wordt blootgesteld aan meerdere geluidsbronnen. Op basis van Bijlage I, hoofdstuk 2: Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting uit het RMG 2006, versie augustus hoeven wegen en spoorwegen, die niet zorgen voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, niet betrokken te worden in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting.

Volgens het RMG 2006 moet de cumulatieve geluidsbelasting worden omgerekend naar de bronsoort (wegverkeer of railverkeer) waarvoor de wettelijke beoordeling plaatsvindt. De cumulatieve geluidsbelasting wordt berekend voor de bronsoort waarvoor de voorkeursgrenswaarde het meest wordt overschreden.

2.4 Toename door cumulatie

Volgens artikel 110a lid 7 van de Wgh mag door cumulatie van het geluid de geluidsbelasting niet onacceptabel toenemen. Als leidraad kan worden aangehouden dat de hoogste cumulatieve geluidsbelasting niet hoger mag zijn dan de hoogste te verlenen hogere waarde + 2 dB. Tevens is het niet wenselijk dat de cumulatieve geluidsbelasting hoger is dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

3 Onderzoeksgegevens

Voor het akoestisch onderzoek wordt allereerst bepaald welke wegen en spoorwegen relevant zijn voor het plangebied. Hiervan moeten de verkeersgegevens bekend zijn.

3.1 Selectie van geluidsbronnen

In de directe omgeving van het plangebied liggen zowel wegen en spoorwegen.

Op 390 meter van het plangebied ligt de spoorlijn Amersfoort - Zwolle (traject 253). Deze spoorlijn heeft een zone van 300 meter. Het plangebied ligt buiten de zone.

Het plangebied ligt in een 30-kilometergebied en ligt niet binnen de onderzoekszones van wegen. De dichtstbijzijnde gezoneerde weg heeft een akoestische zone van 200 meter en ligt op 370 meter van het plangebied.

De verkeersintensiteit en ligging ten opzichte van het plangebied van de nabij gelegen Stationslaan en de Driestweg is echter dusdanig hoog dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzoek is gedaan naar de geluidhinder ten gevolge van het verkeer op deze wegen met een 30 km-regime.

De overige wegen met een 30 km-regime hebben gelet op hun lage verkeersintensiteit of afscherming geen invloed op het akoestisch klimaat in het plangebied.

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidhinder ten gevolge van het wegverkeer op Stationslaan en de Driestweg.

4 Onderzoek

4.1 Onderzoeksopzet

Volgens de Wgh mag voor woningen de geluidsbelasting in principe niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Voor wegverkeer is deze vastgesteld op 48 dB, ex artikel 82 van de Wgh.

Om te toetsen of de geluidsbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, wordt per weg de ligging van de 48 dB-contour, vrije-veldsituatie, bepaald. Als uit de berekening blijkt dat de woningen buiten de 48 dB-contour liggen, wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Het bepalen van de daadwerkelijke geluidsbelasting is dan niet noodzakelijk. Het akoestisch klimaat ten gevolge van de onderzochte wegen is geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

Als uit de berekening blijkt dat (een deel van) de woningen binnen de 48 dB-contour liggen, is nader onderzoek naar de geluidsbelasting noodzakelijk. In dit onderzoek wordt getoetst of de geluidsbelasting lager is dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Tevens moet bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde worden bepaald of geluidsreducerende maatregelen mogelijk zijn.

4.2 Bepalen van de 48 dB-contouren

De ligging van de 48 dB-contouren, vrije-veldsituatie, is bepaald met behulp van de standaardrekenmethode I-berekening. Deze rekenmethode is beschreven in RMG 2006, bijlage III, behorend bij hoofdstuk 3: Weg, versie augustus 2009.

In tabel 3 worden de berekende afstanden van de 48 dB-contouren en de kortste afstanden van één van de woningen in het plangebied tot de wegas van de onderzochte wegen weergegeven.

Weg(vak)	Afstand van de 48 dB-contour tot de wegas in meters	Kortste afstand van één van de woningen tot de wegas in meters
Stationslaan	38	81
Driestweg	14	6

Tabel 3. Afstand van de 48 dB-contouren tot de wegas

In overzichtstekening 1, bijlage B, is de ligging van de 48 dB-contouren weergegeven. De berekeningen van de 48 dB-contouren zijn weergegeven in bijlage C.

Conclusie

Uit dit onderzoek blijkt dat in een vrije-veldsituatie de woningen in het plangebied buiten de 48 dB-contour van de Stationslaan liggen. Een deel van de woningen in het plangebied ligt wel binnen de 48 dB-contour van de Driestweg. Nader onderzoek naar de optredende geluidsbelastingen op de woningen binnen de 48 dB-contour is uitgevoerd en beschreven in paragrafen 4.3 en 4.4.

4.3 Bepalen van de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer

De geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de Driestweg is bepaald met behulp van de standaardrekenmethode I-berekening. De gebruikte rekenmethode voor wegverkeer is beschreven het RMG 2006, bijlage III, behorend bij hoofdstuk 3: Weg, versie augustus 2009.

4.3.1 Driestweg

De geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de Driestweg zijn bepaald met behulp van de standaardrekenmethode I-berekening.

De ligging van de waarneempunten is weergegeven in overzichtstekening 1, bijlage A. De berekende geluidsbelastingen van de woningen zijn weergegeven in tabel 4.

Waarneemhoogte in meters	Geluidsbelastingen in dB excl. aftrek ex art. 110g Wgh en incl. afronding (Bouwbesluit)	Geluidsbelastingen in dB incl. aftrek ex art. 110g Wgh en afronding (Wgh)
1,5 (winkel)	57	52
4,5	57	52
7,5	56	51

Tabel 4. Geluidsbelastingen op de woningen ten gevolge van het verkeer op Driestweg

De berekeningen van de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de Driestweg zijn weergegeven in bijlage D.

4.3.1.1 Toetsing aan de Wgh

Uit dit onderzoek blijkt dat bij de vier woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Stationslaan bedraagt 52 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en afronding.

De hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande weg in stedelijk gebied bedraagt 63 dB. De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee lager dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

4.4 Mogelijkheden voor geluidsreducerende maatregelen

Het doel van de Wgh is om geluidhinder te voorkomen en te beperken. Een gevelbelasting tot met de voorkeursgrenswaarde garandeert een goed woon- en leefklimaat.

De Driestweg zorgen voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. In artikel 77 lid 1b van de Wgh staat dat er onderzoek moet plaatsvinden of, en zo ja, welke doeltreffende maatregelen mogelijk zijn om de gevelbelasting terug te brengen tot een waarde die lager of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de Driestweg kan geen hogere waarde worden aangevraagd, omdat deze weg een 30 km-regime heeft.

Aangezien het plan slechts een beperkt aantal woningen (4) mogelijk maakt, is de financiële ruimte om geluidsreducerende maatregelen te nemen in het bron- en overdrachtsgebied beperkt.

Bij het treffen van maatregelen geldt een voorkeursvolgorde: bron, overdracht en ontvanger.

4.4.1 Bronmaatregelen

Het vervangen van de huidige wegdekken (dicht asfaltbeton) op de Driestweg door een stiller wegdek is gezien het beperkte aantal woningen niet alleen financieel onrendabel, ook zal een dergelijk stiller (en dus ook opener) wegdek problemen opleveren bij het beheer (de levensduur van deze stillere wegdekken is naar verwachting korter).

Ten opzichte van het bestaande dichte asfaltbeton is een geluidsreductie van 2 dB haalbaar door het toepassen van een dunne deklaag (type 2). Door het toepassen van dit wegdek wordt de voorkeursgrenswaarde op de 4 woningen overschreden.

4.4.2 Overdrachtsmaatregelen

Het vergroten van de afstand tussen de Driestweg en de woningen in het plangebied, zodanig dat de gevelbelasting wel voldoet aan de voorkeursgrenswaarde, zorgt voor een dusdanig grote afstand dat dit niet wenselijk is. De benodigde afstand is met de 48 dB-contouren weergegeven in overzichtstekening 1, bijlage B. Het plaatsen van een effectief geluidsscherm langs de Driestweg is niet gewenst vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt.

Tevens zullen de kosten voor het plaatsen van een scherm dusdanig hoog zijn dat dit vanuit financieel oogpunt niet rendabel is voor het plan. Het aanleggen van een geluidswal is niet gewenst gezien het ruimtebeslag hiervan.

4.4.3 Maatregelen bij de ontvanger

De maatregelen die kunnen worden genomen bij de ontvanger (woning) zijn erop gericht om te voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB. Mogelijk moeten voor de woningen met een hogere gevelbelasting dan de voorkeursgrenswaarde aanvullende isolerende voorzieningen worden getroffen om de akoestische binnenwaarde te halen.

Gevels die een te hoge geluidsbelasting hebben kunnen uitgevoerd worden als dove gevel. Een dove gevel is een gevel zonder te openen ramen en deuren. Conform artikel 1b lid 5 van de Wgh wordt dit niet gezien als gevel. Doordat het geen gevel is in de zin van de Wgh hoeft voor een dove gevel geen gevelbelasting te worden bepaald en is het niet mogelijk om hiervoor een hogere waarde aan te vragen. Omdat er geen te openen ramen en/of deuren in een dove gevel zitten is terughoudendheid gewenst bij het toepassen hiervan. Met oog op het leefcomfort is het toepassen van een dove gevel op deze locatie ongewenst.

4.4.4 Conclusie

Gezien de beperkte schaal van dit plan is het niet mogelijk of wenselijk om effectieve maatregelen te treffen die de gevelbelastingen terugbrengen tot waarden die lager zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

5 Conclusie

De gemeente Nunspeet is voornemens medewerking te verlenen aan de realisatie van vier starters-appartementen en commerciële ruimte met een parkeervoorziening aan de Driestweg 6-8 in het centrum van Nunspeet. Woningen zijn geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor akoestisch onderzoek moet worden verricht. De geluidsbelasting van woningen wordt getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder (Wgh).

5.1 Toetsing aan de Wet geluidhinder

Omdat de Driestweg en de Stationsstraat een 30 km/uur-regime hebben, zijn deze weg niet onderzoeksplichtig voor de Wgh. Het is niet mogelijk om voor de woningen ten gevolge van de geluidhinder afkomstig van deze wegen een hogere - waarde aan te vragen bij de gemeente. Voor de bepaling van de binnenwaarde voor het Bouwbesluit en voor de toetsing aan de normen voor een goede ruimtelijke ordening die zijn genoemd in de Wgh is toch akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat de hoogste geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Stationsweg onder de 48 dB ligt, maar ten gevolge van verkeer op Driestweg 52 dB bedraagt, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en afronding. De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee lager dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting die geldt woningen langs een bestaande 50 km-weg, die geldt voor woningen langs een bestaande 50 km-weg. Vanuit een akoestisch oogpunt kan worden gesteld dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Het doel van de Wgh is geluidhinder te voorkomen. Maatregelen om de voorkeursgrenswaarde te bereiken zijn bijvoorbeeld het toepassen van stil wegdek op de Stationslaan, het vergroten van de afstand tussen de woningen of het toepassen van dove gevels. Gezien de beperkte schaal van dit plan lijkt het niet mogelijk of gewenst om effectieve maatregelen te treffen die de geluidsbelastingen terugbrengen tot een waarde die lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

5.2 Bepaling van de binnenwaarde voor het Bouwbesluit

Op grond van het Bouwbesluit dient een akoestische binnenwaarde van 33 dB bij wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï gegarandeerd te worden.

De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij de woningen gebeurt alleen door de Driestweg. Omdat maar één weg zorgt voor de overschrijding, hoeft er geen cumulatie te worden uitgevoerd.

De hoogste geluidsbelasting op de woningen bedraagt 52 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en afronding. De hoogste geluidsbelasting bedraagt daardoor 57 dB, exclusief aftrek ex artikel 110g. Om de binnenwaarde bij de woningen te halen, moet een minimale geluidsisolatie van $(57-33=)$ 24 dB worden bereikt.

Ter indicatie: volgens artikel 3.2 lid 3 van het Bouwbesluit 2003 bezit een standaard gevelconstructie een minimale geluidsisolatie van 20 dB. In een aanvullend bouwakoestisch onderzoek moet worden onderzocht of aanvullende gevelmaatregelen nodig zijn.

Bijlage A

Uitgangspunten en verkeersgegevens

Uitgangspunten en verkeersgegevens

Snelheid

- Op de Stationslaan en de Driestweg geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur².

Verharding

- Op de Stationslaan en de Driestweg bestaat de wegverharding uit dicht asfalt-beton (referentiewegdek).

Obstakelcorrectie

Bij de op- en afritten van de rotonde wordt een obstakelcorrectie toegepast.

Bebouwing

De geplande woningen zullen twee lagen boven een winkelruimte bevatten. De vloer op de winkelruimte ligt op 0,0 meter ten opzichte van het maaiveld. De vloer van de eerste en tweede verdieping liggen op 3,0 respectievelijk 6,0 meter.

Waarneempunt

- Ter bepaling van de geluidscontouren is het waarneempunt geprojecteerd op 7,5 meter (tweede verdieping) boven het maaiveld.
- Ter bepaling van de geluidsbelastingen zijn de waarneempunten geprojecteerd op een hoogte van 1,5 (winkelruimte), 4,5 (eerste verdieping) en 7,5 meter (tweede verdieping) ten opzichte van het maaiveld.

Aftrek ex artikel 110g Wgh

- De resultaten van alle wegen worden gecorrigeerd met een aftrek van 5 dB, als bedoeld in artikel 110g van de Wgh, omdat de representatief te achten snelheid van de motorvoertuigen lager is dan 70 km/uur³.

² Bij de berekening van de geluidshinder afkomstig van de 30 km-wegen is rekening gehouden met de aanbevelingen uit de CROW-publicatie: "Handreiking berekenen wegverkeerslawaaï bij 30 km/h", nr. 965.

³ Bij het opstellen van het "Reken- en meetvoorschrift geluidshinder 2006" zijn de correcties ex artikel 110g bestudeerd. De consequentie is dat voor wegen met een representatief te achten snelheid van minder dan 70 km/uur de aftrek op 5 dB is vastgesteld. Voor de overige wegen is dat 2 dB. Bij het opnieuw vaststellen van de correcties ex artikel 110g is rekening gehouden met de hernieuwde berekeningsmethode en de consequenties van het Europees en rijksbeleid ten aanzien van geluidsbestrijding. Dit beleid richt zich de komende jaren op het stiller maken van motorvoertuigen en ontwikkelen van stillere wegdekken.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de Stationslaan en de Stationslaan zijn afkomstig van de gemeente Nunspeet, gebaseerd op tellingen uit 2008.

Om de verkeersintensiteit van het maatgevende jaar 2020 te berekenen voor de twee wegen is gebruikgemaakt van een autonome groei van 1,5 % per jaar.

In tabel 5 zijn de etmaalintensiteit voor het basisjaar, de autonome groei, de etmaalintensiteiten (exclusief en inclusief plan) voor 2020 en de planbijdrage weergegeven.

Weg(vak)	Etmaalintensiteit (jaar)	Autonome groei	Etmaalintensiteit in 2020
Stationslaan	4161 (2008)	1,5 %/jaar	4975
Driestweg	1500 (2008)	1,5 %/jaar	1793

Tabel 5. Etmaalintensiteiten voor de verschillende jaren

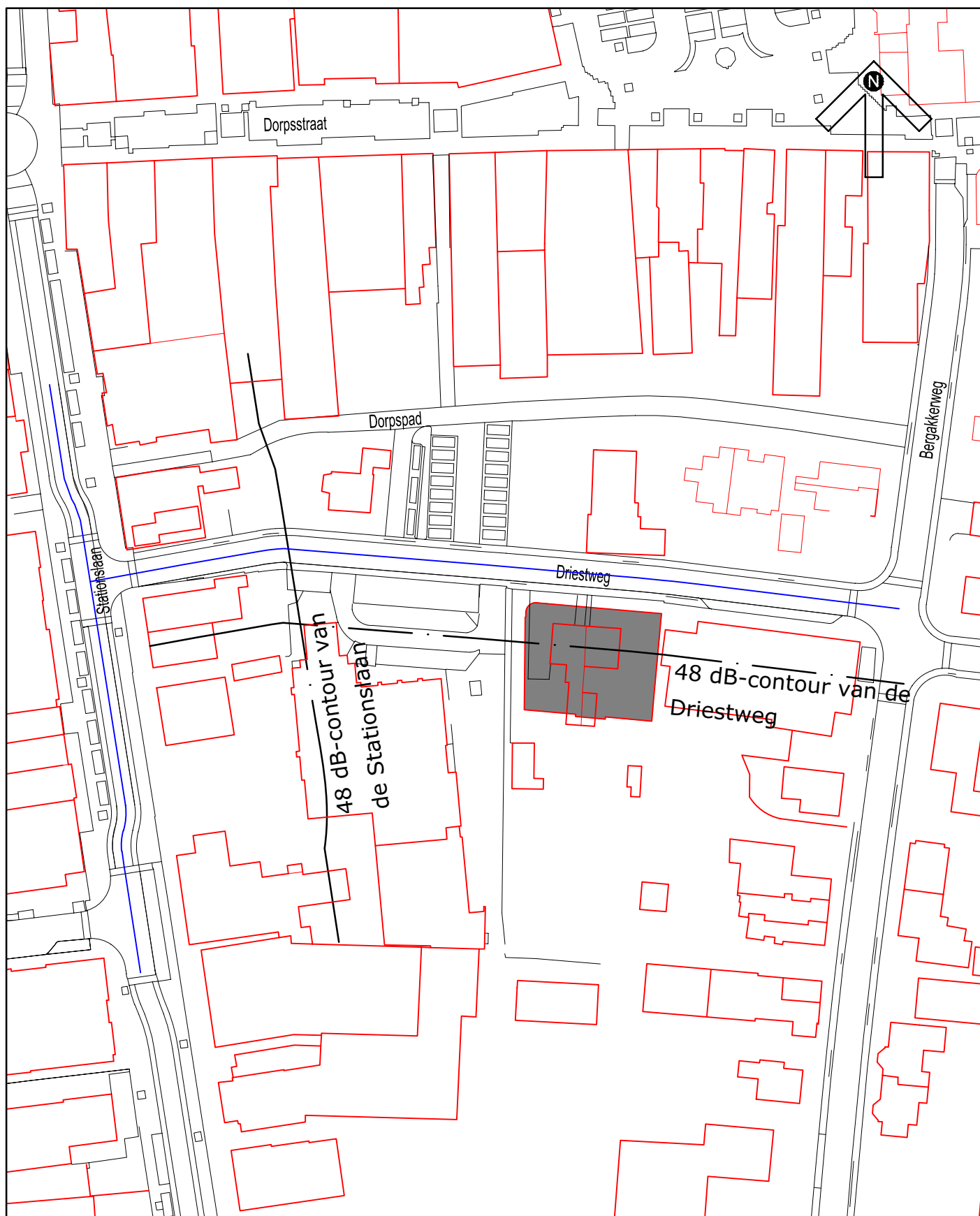
In tabel 6 zijn de periode- en voertuigverdelingen weergegeven.

Weg(vak)	Procentuele verdelingen											
	Dagperiode (07/19)				Avondperiode (19/23)				Nachtperiode (23/07)			
	%/uur	LMV %	MZMV %	ZMV %	%/uur	LMV %	MZMV %	ZMV %	%/uur	LMV %	MZMV %	ZMV %
Stationslaan	6,84	92,7	6,0	1,3	3,26	94,5	4,7	0,8	0,61	85,8	10,2	4,1
Driestweg	7,13	94,8	4,8	0,4	2,84	94,2	5,8	0,0	0,39	93,6	4,3	2,1

Tabel 6. Periode- en voertuigverdelingen

Bijlage B

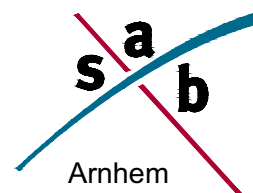
Overzichtstekening 1: ligging van de contouren



overzichtstekening **Ligging van de 48 dB-coutour**

formaat : A4
 schaal : 1:1000
 datum : 19-10-2009
 projectnr. : 90519
 tekeningnr. : 1

gemeente **NUNSPEET**



Bijlage C

Berekening van de contouren

Standaardrekenmethode I ex artikel 110d Wet geluidhinder

Datum: 14 oktober 2009
 Project: Nunspeet, Stationslaan oost
 Projectnr.: 90519
 Gemeente: Nunspeet, Stationslaan oost
 Wegvak: Driestweg
 Onderzoek: ligging 48 dB-contour
 Situatie: waarneempunt in vrije-veld

Invoergegevens:

etmaalintensiteit in 2008: 1550 mvt/etm (*)
 autonome groei: 1,5 %/jaar (**)
 etmaalintensiteit in 2020: 1853 mvt/etm (maatgevend rekenjaar)

verkeersgegevens (*)
 gemiddelde daguur percentage: 7,13 % per uur
 gemiddelde avonduur percentage: 2,84 % per uur
 gemiddeld nachtuur percentage: 0,39 % per uur

snelheid
 lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren): 30 km/uur
 mzm: middelzware motorvoertuigen: 30 km/uur
 zmv: zware motorvoertuigen: 30 km/uur

voertuigverdeling	dagperiode (*) (07/19)	avondperiode (*) (19/23)	nachtperiode (*) (23/07)
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):	94,8 %	94,2 %	93,6 %
mzm: middelzware motorvoertuigen:	4,8 %	5,8 %	4,3 %
zmv: zware motorvoertuigen:	0,4 %	0 %	2,1 %

berekende intensiteiten in 2020	etmaal	dagperiode (07/19) (7,13 % per uur)	avondperiode (19/23) (2,84 % per uur)	nachtperiode (23/07) (0,39 % per uur)
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):	(94,7 %)	125,2 mvt/uur (94,8 %)	49,6 mvt/uur (94,2 %)	6,8 mvt/uur (93,6 %)
mzm: middelzware motorvoertuigen:	(4,9 %)	6,3 mvt/uur (4,8 %)	3,1 mvt/uur (5,8 %)	0,3 mvt/uur (4,3 %)
zmv: zware motorvoertuigen:	(0,4 %)	0,5 mvt/uur (0,4 %)	0 mvt/uur (0 %)	0,2 mvt/uur (2,1 %)
totaal	(100 %)	132,1 mvt/uur (100 %)	52,6 mvt/uur (100 %)	7,2 mvt/uur (100 %)

bebouwing overzijde weg: 50 % geluidsreflecterend oppervlak
 weghoogte: 0 m
 soort wegdek: referentiewegdek
 wegdek-correctie lmv: 0 dB(A) (Bron: VROM/CROW = www.stillerverkeer.nl)
 wegdek-correctie mzm/zmv: 0 dB(A) (Bron: VROM/CROW = www.stillerverkeer.nl)
 absorptiefraction: 0,1
 optrekcorrectie: 0 dB(A)
 correctie artikel 110g: -5 dB

Afstand tot hart van de weg: **14 m** (= ligging 48 dB-contour)

Waarneemhoogte t.o.v. maaiveld [m]	1,5	4,5	7,5
Geluidsbelasting incl. periodecorrectie			
dagperiode in dB(A)	53,43	53,74	53,54
avondperiode in dB(A)	54,45	54,76	54,56
nachtperiode in dB(A)	51,41	51,72	51,53
Lden			
- excl. correctie art. 110g en afronding in dB	53,07	53,38	53,18
- incl. correctie art. 110g en excl. afronding in dB	48,07	48,38	48,18
- incl. correctie art. 110g en afronding in dB	48	48	48

(*): bron: verkeersgegevens van de gemeente Nunspeet

(**): veel toegepaste autonome groei

Standaardrekenmethode I ex artikel 110d Wet geluidhinder

Datum: 14 oktober 2009
 Project: Nunspeet, Stationslaan oost
 Projectnr.: 90519
 Gemeente: Nunspeet, Stationslaan oost
 Wegvak: Stationslaan
 Onderzoek: ligging 48 dB-contour
 Situatie: waarneempunt in vrije-veld

Invoergegevens:

etmaalintensiteit in 2008: 4161 mvt/etm (*)
 autonome groei: 1,5 %/jaar (**)
 etmaalintensiteit in 2020: 4975 mvt/etm (maatgevend rekenjaar)

verkeersgegevens (*)
 gemiddelde daguur percentage: 6,84 % per uur
 gemiddelde avonduur percentage: 3,26 % per uur
 gemiddeld nachtuur percentage: 0,61 % per uur

snelheid
 lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren): 30 km/uur
 mzm: middelzware motorvoertuigen: 30 km/uur
 zmv: zware motorvoertuigen: 30 km/uur

voertuigverdeling	dagperiode (*) (07/19)	avondperiode (*) (19/23)	nachtperiode (*) (23/07)
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):	92,7 %	94,5 %	85,8 %
mzm: middelzware motorvoertuigen:	6 %	4,7 %	10,2 %
zmv: zware motorvoertuigen:	1,3 %	0,8 %	4,1 %

berekende intensiteiten in 2020	etmaal	dagperiode (07/19) (6,84 % per uur)	avondperiode (19/23) (3,26 % per uur)	nachtperiode (23/07) (0,61 % per uur)
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):	(92,6 %)	315,4 mvt/uur (92,7 %)	153,3 mvt/uur (94,5 %)	26 mvt/uur (85,8 %)
mzm: middelzware motorvoertuigen:	(6 %)	20,4 mvt/uur (6 %)	7,6 mvt/uur (4,7 %)	3,1 mvt/uur (10,2 %)
zmv: zware motorvoertuigen:	(1,4 %)	4,4 mvt/uur (1,3 %)	1,3 mvt/uur (0,8 %)	1,2 mvt/uur (4,1 %)
totaal	(100 %)	340,2 mvt/uur (100 %)	162,2 mvt/uur (100 %)	30,4 mvt/uur (100,1 %)

bebouwing overzijde weg: 70 % geluidsreflecterend oppervlak
 weghoogte: 0 m
 soort wegdek: referentiewegdek
 wegdek-correctie lmv: 0 dB(A) (Bron: VROM/CROW = www.stillerverkeer.nl)
 wegdek-correctie mzm/zmv: 0 dB(A) (Bron: VROM/CROW = www.stillerverkeer.nl)
 absorptiefraction: 0,42
 optrekcorrectie: 0 dB(A)
 correctie artikel 110g: -5 dB

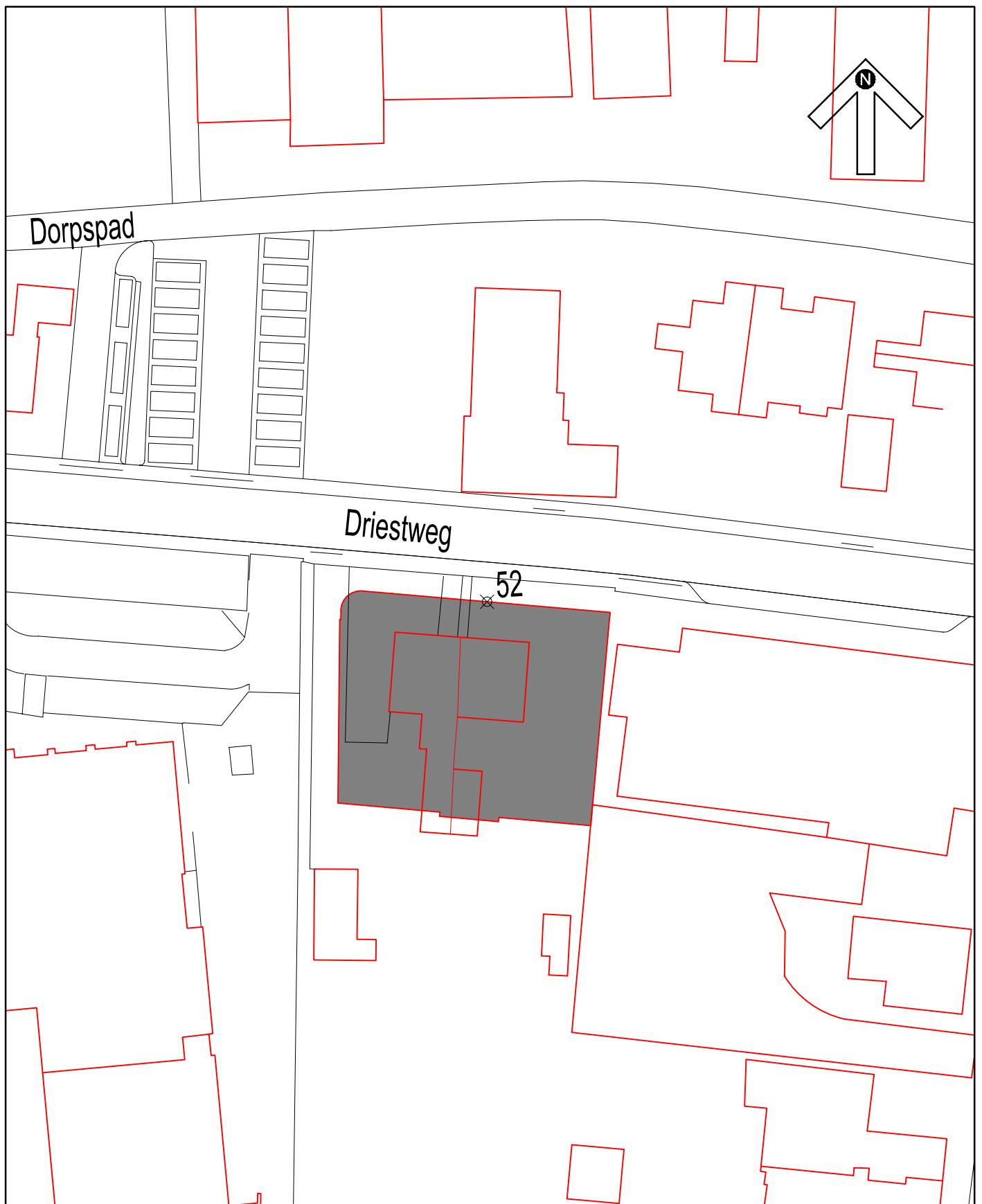
Afstand tot hart van de weg: **38 m** (= ligging 48 dB-contour)

Waarneemhoogte t.o.v. maaiveld [m]	4,5	7,5
Geluidsbelasting incl. periodecorrectie		
dagperiode in dB(A)	52,47	52,76
avondperiode in dB(A)	53,81	54,10
nachtperiode in dB(A)	53,49	53,79
Lden		
- excl. correctie art. 110g en afronding in dB	53,07	53,36
- incl. correctie art. 110g en excl. afronding in dB	48,07	48,36
- incl. correctie art. 110g en afronding in dB	48	48

(*): bron: verkeersgegevens van de gemeente Nunspeet
 (**): veel toegepaste autonome groei

Bijlage D

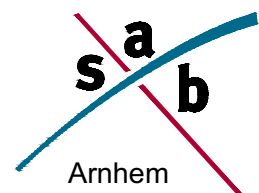
Overzichtstekening 2: Hoogste gevelbelastingen t.g.v. het wegverkeer op de Driestweg



overzichtstekening **Hoogste gevelbelastingen t.g.v.
het wegverkeer op de Driestweg**

formaat : A4
schaal : 1:1000
datum : 19-10-2009
projectnr. : 90519
tekeningnr. : 2

gemeente **NUNSPEET**



Bijlage E

Berekening van de gevelbelasting

Standaardrekenmethode I ex artikel 110d Wet geluidhinder

Datum: 14 oktober 2009
 Project: Nunspeet, Stationslaan oost
 Projectnr.: 90519
 Gemeente: Nunspeet, Stationslaan oost
 Wegvak: Driestweg
 Onderzoek: onderzoek gevelbelasting
 Situatie: waarneempunt in vrije-veld

Invoergegevens:

etmaalintensiteit in 2008: 1550 mv/etm (*)
 autonome groei: 1,5 %/jaar (**)
 etmaalintensiteit in 2020: 1853 mv/etm (maatgevend rekenjaar)

verkeersgegevens (*)
 gemiddelde daguur percentage: 7,13 % per uur
 gemiddelde avonduur percentage: 2,84 % per uur
 gemiddeld nachtuur percentage: 0,39 % per uur

snelheid
 lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren): 30 km/uur
 mzm: middelzware motorvoertuigen: 30 km/uur
 zmv: zware motorvoertuigen: 30 km/uur

voertuigverdeling	dagperiode (*) (07/19)	avondperiode (*) (19/23)	nachtperiode (*) (23/07)
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):	94,8 %	94,2 %	93,6 %
mzm: middelzware motorvoertuigen:	4,8 %	5,8 %	4,3 %
zmv: zware motorvoertuigen:	0,4 %	0 %	2,1 %

berekende intensiteiten in 2020	etmaal	dagperiode (07/19) (7,13 % per uur)	avondperiode (19/23) (2,84 % per uur)	nachtperiode (23/07) (0,39 % per uur)
lmv: lichte motorvoertuigen (incl. motoren):	(94,7 %)	125,2 mv/uur (94,8 %)	49,6 mv/uur (94,2 %)	6,8 mv/uur (93,6 %)
mzm: middelzware motorvoertuigen:	(4,9 %)	6,3 mv/uur (4,8 %)	3,1 mv/uur (5,8 %)	0,3 mv/uur (4,3 %)
zmv: zware motorvoertuigen:	(0,4 %)	0,5 mv/uur (0,4 %)	0 mv/uur (0 %)	0,2 mv/uur (2,1 %)
totaal	(100 %)	132,1 mv/uur (100 %)	52,6 mv/uur (100 %)	7,2 mv/uur (100 %)

bebouwing overzijde weg: 50 % geluidsreflecterend oppervlak
 weghoogte: 0 m
 soort wegdek: referentiewegdek
 wegdek-correctie lmv: 0 dB(A) (Bron: VROM/CROW = www.stillerverkeer.nl)
 wegdek-correctie mzm/zmv: 0 dB(A) (Bron: VROM/CROW = www.stillerverkeer.nl)
 absorptiefraction: 0,1
 optrekcorrectie: 0 dB(A)
 correctie artikel 110g: -5 dB

Afstand tot hart van de weg: **6 m** (= afstand tot weg)as)

Waarneemhoogte t.o.v. maaiveld [m]	1,5	4,5	7,5
Geluidsbelasting incl. periodecorrectie			
dagperiode in dB(A)	57,64	57,14	56,09
avondperiode in dB(A)	58,66	58,16	57,11
nachtperiode in dB(A)	55,62	55,13	54,08
Lden			
- excl.correctie art. 110g en afronding in dB	57,28	56,78	55,73
- incl. correctie art. 110g en excl. afronding in dB	52,28	51,78	50,73
- incl. correctie art. 110g en afronding in dB	52	52	51

(*): bron: verkeersgegevens van de gemeente Nunspeet
 (**): veel toegepaste autonome groei