



**Akoestisch onderzoek bestemmings-
plan Opbroek te Rijssen.**

Adviseur : ing. [REDACTED]

[REDACTED] | [REDACTED]
|| || || || || || | [REDACTED]
[REDACTED] Rijssen

[REDACTED] [REDACTED]

[REDACTED] || || | [REDACTED]

[REDACTED] 15.037



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	1
1 INLEIDING	1
1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder	1
1.2 Grenswaarden en procedure	2
1.3 Berekening geluidbelasting	3
2 GELUIDBELASTING	4
2.1 Verkeerscijfers	4
2.2 Beoordeling berekende geluidbelasting	4
2.3 Resultaten en toetsing	4
BIJLAGEN	

bladzijde



1 INLEIDING

1. In een notitie door de Grontmij met referentienummer GM-0059988 d.d. 14-5-12 is voor deze ringweg de afstand berekend tot aan de 48 dB voorkeursgrenswaarde contour bij een wettelijke snelheid van 50 km/uur. De vraag is nu wat de afstanden zijn bij een wettelijke snelheid van 30 km/uur.

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/spoorweg en/of industrielawaai wordt ondervonden.

Wettelijke geluidszones van wegen :

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 hiervoor genoemde zones gelden niet voor :

- Het plangebied ligt in “stedelijk” gebied binnen de wettelijk vastgestelde geluidszone, als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder, van de Entersestraat en de Wethouder H.H.



Korteboslaan en de nieuwe ringweg (50 km/uur). Deze bestaande wegen (Entersestraat en de Wethouder H.H. Korteboslaan) zijn in dit onderzoek niet in beschouwing genomen.

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. Deze belangenafweging moet altijd worden gemaakt bij het wijzigen van een bestemmingsplan, het cursief gedrukte is opgenomen in het geluidbeleid van de gemeente Holten-Rijssen.

30 km/uur-wegen zijn wettelijk niet gezoneerd en vallen daarmee niet onder de Wet geluidhinder. De geluidbelastingen van geluidgevoelige bestemmingen hoeven bij nieuwbouw en/of reconstructie van wegen niet onderzocht te worden. 30 km/uur-wegen nemen, vanwege duurzame verkeersveiligheid, in aantal toe. In het kader van "een goede ruimtelijke ordening" bij bestemmingsplanontwikkeling dient bij deze wegen wel aandacht te worden besteed aan de geluidssituatie.

Wanneer binnen de gemeente Rijssen-Holten 30 km/uur-wegen worden aangelegd of gereconstrueerd, worden voor wat betreft het aspect geluid, deze wegen als "gewone" wegen beschouwd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt onderzoek gedaan naar de akoestische effecten en/of gevolgen.

In dit geval is op verzoek van de gemeente Rijssen-Holten onderzoek uitgevoerd naar de ringweg door [REDACTED].

Van de 30 km/uur wegen in [REDACTED] buiten de ringweg met alleen bestemmingsverkeer naar aanliggende woningen waarvan geen verkeersgegevens zijn verstrekt is de verkeersintensiteit laag (100 á 200 motorvoertuigen/etmaal) en niet relevant voor de geluidbelasting.

1.2 Grenswaarden en procedure

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

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 stedelijk 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 Rijssen-Holten heeft het beleid t.a.v. de voorkeursgrenswaarden en de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting opgenomen in de "Nota hogere grenswaarden" d.d. 5 mei 2008. Rijssen-Holten hanteert een gebiedsgericht geluidbeleid waarin 6 gebiedstypen kunnen worden onderscheiden.

De woningen in het plangebied liggen in het gebiedstype "woongebied" met een ambitieklasse "rustig 48 dB" en een bovengrens "onrustig 53 dB".



1.3 Berekening geluidbelasting

De op de woningen 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 I. Deze methoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen, het soort wegdek, de rijsnelheid 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 10 jaar (2025).

De cijfers voor de ringweg zijn afkomstig uit het Grontmij onderzoek met referentienummer GM-0059988 d.d. 14-5-12. Grontmij heeft gerekend met 410 woningen en een gemiddeld aantal voertuigbewegingen van 7.12 per weekdag/woning (etmaal).

In dit onderzoek is voor een gewijzigd plan met 380 woningen het aantal bewegingen maximaal 2706 motorvoertuigen/etmaal.

2.2 Beoordeling berekende geluidbelasting

Berekend wordt de invallende geluidbelasting L_{DEN} bij de geplande gevels van woningen, dat is de gemiddelde geluidbelasting van de dag, avond en nachtperiode.

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 met 5 dB (i.v.m. het stiller worden van motorvoertuigen) voor wegen met een wettelijke maximum snelheid tot 70 km/uur.

2.3 Resultaten en toetsing

De geluidbelasting is berekend conform het gestelde in het "Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012" ex art 110d van de wet geluidhinder. De berekening van de geluidbelasting is gemaakt volgens de standaard rekenmethode II.

In het rekenmodel (DGMR-Geomilieu V2.61) zijn schematisch opgenomen :

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

De algemene bodemfactor is 1 (zachte ondergrond) en het reflecterende object aan de overzijde is 40% uitgaande van een reflecterende bebouwing met 50% openingen (tussen de woningen). Voor het wegdek van de ringweg is gerekend met het referentie wegdek (dicht asfalt beton). De modelgegevens en resultaten zijn in bijlage I bijgevoegd.

In tabel I staan de intensiteit en afstand van de 48 dB geluidbelasting tot de wegas bij een snelheid van 30 km/uur.

Naarmate de afstand van de ringweg tot de ontsluiting met de rotonde toeneemt neemt de verkeersintensiteit af waardoor ook de afstand tot de 48 dB contour afneemt.

intensiteit ringweg	afstand 48 dB tot wegas bij 50% reflectie (meters)
2706	13
1391	8
860	5.5
786	5

Conclusie

Wanneer woningen buiten de 48 dB contour worden gebouwd is sprake van een aanvaard woon- en leefklimaat voor het aspect wegverkeerslawaaï.

Ing. XXXXXXXXXX.



Bijlage I

Situatie en gegevens rekenmodel

Basis 410 woningen

Basis 380 woningen

weg	snelheid	etmaal intensiteit	afstand 48 dB
	50	2920	28
	50	1500	19
	50	1500	19
	50	1500	18
	50	927	12
	50	848	12

weg	snelheid	etmaal intensiteit	afstand 48 dB
	30	2706	13
	30	1391	8
	30	1391	8
	30	1391	8
	30	860	6
	30	786	5,5



