



Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer

AKOESTISCH ONDERZOEK

ten behoeve van de

partiële wijziging van het

BESTEMMINGSPLAN Agrarisch Buitengebied
"omgeving Mosselseweg 1 te Otterlo"

009.002

November 2009

INHOUD

1. Inleiding
2. Akoestische paragraaf
3. Weggegevens en verkeersintensiteiten
4. Contouren

Figuur 1: Geografische situatie

Bijlage 1: Berekeningsresultaten en invoergegevens

1 Inleiding

Het bestemmingsplan Mosselseweg 1 vormt een herziening van het vigerende bestemmingsplan Agrarisch Buitengebied. Het plan betreft de realisatie van twee nieuwe woning in het kader van een functiewisseling. Het aspect wegverkeerslawaaï is daarom van belang. In figuur 1 is de geografische situatie gegeven.

2 Akoestische paragraaf

Wet geluidhinder

Het aandachtsgebied voor geluid langs een (spoor)weg betitelt de Wet geluidhinder als: geluidszone. Binnen de zone is het streven gericht op een akoestisch optimale situatie. Alle verkeerswegen hebben een geluidszone. De breedte varieert van 200 tot 600 meter. Deze breedte hangt af van het aantal rijstroken, de verkeerssnelheid en de aard van de omgeving. Buiten de zone is in het algemeen het geluidsniveau lager dan 48 dB. Voor de volgende wegen geldt geen zone:

- wegen binnen een woonerf;
- wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidbelasting op 10 meter afstand uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 48 dB of minder bedraagt.

Wegen die een 30km/u regime en een hoge verkeersintensiteit hebben dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel onderzocht te worden (ABRS 3 september 2003, nr 200203751/1 (Abcoude)).

De zones langs spoorwegen zijn centraal vastgesteld. In het zgn. Besluit geluidhinder (2006) is een kaart opgenomen met de spoorlijnen en de bijbehorende zones.

Bij het opstellen of herzien van een bestemmingsplan binnen de geluidzone is akoestisch onderzoek verplicht. Er gelden wettelijke grenswaarden voor de bouw van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen, zoals ziekenhuizen en scholen voor basis-, voortgezet- en hoger beroepsonderwijs. Het akoestisch onderzoek richt zich op de te verwachten geluidbelasting en het toetsen van grenswaarden. Ook de doeltreffendheid van maatregelen als voldoende afstand of afscherming is onderwerp van het onderzoek.

De Wet geluidhinder kent een voorkeurs- en een hogere grenswaarde. Voor wegverkeerslawaaï is de voorkeursgrenswaarde: 48 dB. Voor railverkeerslawaaï is de voorkeursgrenswaarde afhankelijk van de functie van het bouwwerk: 53 dB of 55 dB. De maximale grenswaarde voor railverkeerslawaaï is 68 dB.

In stedelijk gebied mogen Burgemeester en Wethouders (B&W) voor nieuwe situaties een hogere grenswaarde vaststellen tot 63 dB. In buitenstedelijk gebied mogen B&W voor nieuwe situaties een hogere grenswaarde vaststellen tot 53 dB en voor agrarische bedrijfswoningen 58 dB. Als maatregelen de gevelbelasting niet tot de voorkeursgrenswaarde terugbrengen, mogen B&W voor bepaalde gevallen een hogere grenswaarde vaststellen. Ook deze is afhankelijk van de omgeving: binnen- of buitenstedelijk gebied.

Volgens de Wet geluidhinder worden motorvoertuigen in de toekomst stiller door technische ontwikkelingen en aanscherping van typekeuringseisen. Artikel 110c voorziet daarom in een aftrek van de berekende gevelbelasting. Voor een verkeersweg met een maximale rijdsnelheid van 70 km/uur of meer is de correctie 2 dB(A). Voor een verkeersweg met een maximale rijdsnelheid van minder dan 70 km/uur is de correctie 5 dB(A). In dit rapport zijn de juridische geluidbelastingen opgenomen met aftrek van de correctie volgens artikel 110c.

3 Weggegevens en verkeersintensiteiten

Plangebied

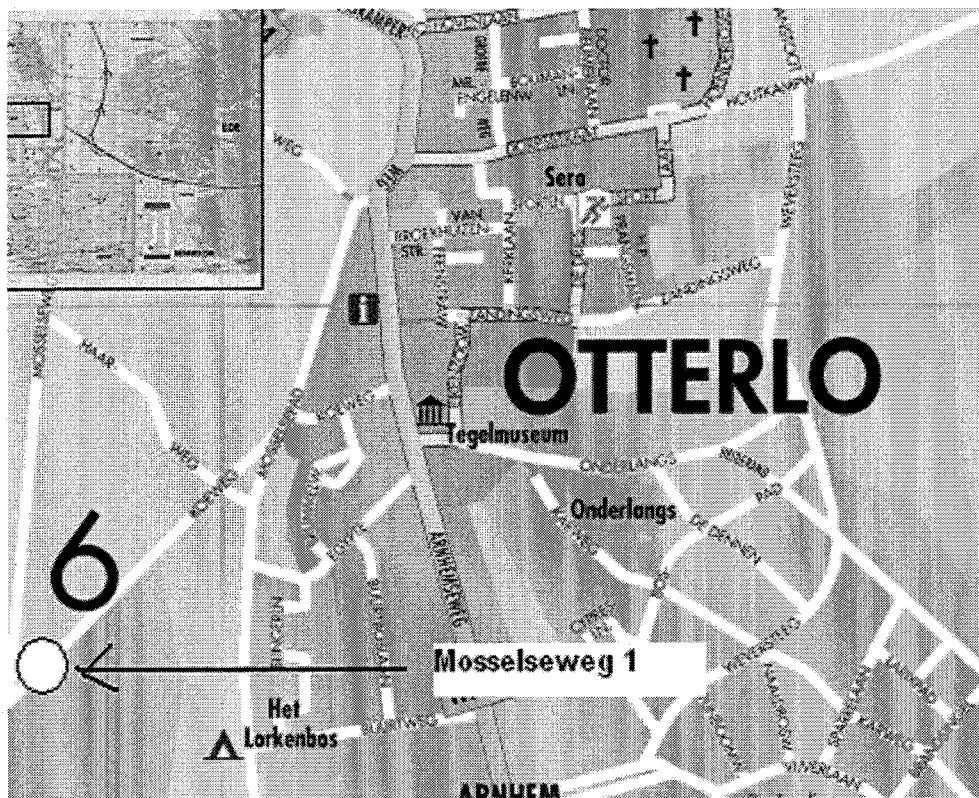
Het plangebied ligt aan de Mosselseweg aan de oostzijde van de Mosselseweg ongeveer ten westen van de Koeweg. Het plangebied ligt in de zone van beide wegen. Deze hebben een zone van 250 m. De wegen liggen in het buitengebied en derhalve buiten de bebouwde kom.

De verkeersintensiteit van de Koeweg bedraagt in het jaar 2020 140 mvt/etmaal. De intensiteiten zijn afkomstig uit het milieuverkeersmodel van de gemeente Ede. In bijlage 1 zijn de verkeersintensiteiten van de wegen per dagdeel per voertuigcategorie (verdeling) weergegeven. De snelheid van het verkeer op de beide wegen bedraagt 60 km per uur. De verharding van de Koeweg bestaat ter plaatse uit fijn asfalt. De verkeersintensiteiten op de Mosselseweg worden bepaald door bestemmingsverkeer en het betreft tevens een zandweg. De geluidsbelasting als gevolg van deze weg is ter plaatse van het plangebied verwaarloosbaar.

4 Contouren en geluidsbelasting

Aan de hand van de verkeersgegevens is de 48 dB-contour vanwege de weg berekend middels de standaard rekenmethode I. De berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage 1. Uit de bijlage blijkt dat de 48 dB-contour op de weg zelf ligt. Een hogere grenswaarde is niet nodig omdat aan de grenswaarden wordt voldaan.

Figuur 1: Ligging plangebied



Bijlage 1: Berekeningresultaten

project 3.950.00, PLANATELIER BUITENGEBIED

projectdatum 03-06-2009

opdrachtgever ONT/B

uitgevoerd door A.Frijlingh

wegverkeer SRM I mosselseweg 1

rekenmethode RMG 2006

objectfractie vlakken aan overzijde van de weg % reflectieterm dB

hoogte waarneempunt 5 m

Aftrek 5 dB

	<u>dag</u>	<u>avond</u>	<u>nacht</u>
Lp	49.59	45.07	40.13

Lden 50 dB

Lden (inc.af trek) 45 dB

emissie termen voor rijlijn:		koeweg		Lden,p			49.90 dB			LA,p		dag		avond		nacht	
												49.59		45.07		40.13 dB	
voertuigtype		intensiteit Q [1/h]			snelheid v [km/h]			emissiegetal [dB(A)]			wegdekcorrectie						
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	Lm			Bm			
lichte motorvoertuigen		9.40	3.50	0.89	60	60	60	57.90	53.60	47.70							
middelzware motorvoertuigen		0.30	0.07	0.10	60	60	60	48.90	42.60	44.10							
zware motorvoertuigen		0.10	0.03		60	60		47.00	41.80								

horizontale afstand waarneempunt-rijlijn 0.1 m afstandsterm 7.0 dB

hoogte weg m luchtdemping 0.0 dB

bodempfactor (percentage niet-verharde bodem) 80.0 % bodemdemping 2.0 dB

meteo-effect 0.1 dB

	<u>dag</u>	<u>avond</u>	<u>nacht</u>
--	------------	--------------	--------------

aard wegdek niet-elementen verharding, fijne textuur Cwegdek dB

afstand tot obstakel m Cobstakel dB

afstand tot kruising m Ckruispunt dB

Coptrek dB