

Inleiding

In het kader van de Regeling ruimte-voor-ruimte worden aan de Langeweg 62 te Anna-Jacobapolder drie nieuwe woningen gebouwd in de geluidcontour van de Langeweg.

In het kader van het voorontwerpbestemmingsplan, moet op grond van de Wet Geluidhinder (Wgh) voor het onderdeel wegverkeerslawaai een akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd waaruit blijkt wat de gevelbelasting zal zijn van de nieuwe woningen als gevolg van het wegverkeer over de Langeweg.

De berekening is met behulp van de Standaard Reken Methode 1 (SRM 1) uitgevoerd en geeft voldoende inzicht in de hoogte van de gevelbelasting. In bijlage III van het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is beschreven dat deze methode, in het geval van eenvoudige situaties, mag worden toegepast. De situatie aan de Langeweg voldoet aan de criteria voor eenvoudige situaties.

Uitwerking en resultaten

In de bijgevoegde tabel zijn de gegevens ingevuld die verkregen zijn in nader overleg met de wegbeheerder, het waterschap Scheldestromen. Bij het waterschap zijn geen verkeerstellingen van het wegvak ter hoogte van de Langeweg 62 bekend, maar aangenomen wordt dat het aantal bewegingen van motorvoertuigen maximaal 300 stuks per etmaal bedraagt.

De Langeweg is voorzien van een referentiewegdek DAB 11/16.

In de tabel is het mogelijk eenvoudig volgens de Standaard Rekenmethode I, het equivalente geluidniveau op de gevel van een woning te berekenen. De reikwijdte van de methode wordt omschreven in het bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Het berekeningsprogramma is op deze plaats bedoeld om de effecten van stille wegdekken te kunnen bepalen. In het programma wordt geen rekening gehouden met de snelheidsintervallen waarin de wegdekcorrectietermen statistisch verantwoord gebruikt mogen worden; hiertoe kan deze actuele lijst als verificatie voor de geldigheid benut worden.

Niet voor alle wegdekken zijn gegevens voor vrachtwagens bekend; het programma gebruikt dan een reductie van 0 dB(A). Decimale waarden dienen met een punt te worden ingevoerd (dus 0.7 en geen 0,7). Tevens dient te worden opgemerkt dat de correctie conform artikel 110 van de Wet geluidhinder nog niet is toegepast op het eindresultaat van de rekenmodule.

SRMI in het RMV Geluidhinder 2006

Verkeersgegevens:	Dag:	Avond:	Nacht:
Personenwagens per uur	25	10	5
Snelheid personenwagens	60	60	60
Lichte vrachtwagens per uur	2	2	1
Zware vrachtwagens per uur	1	1	1
Snelheid zwaar verkeer	60	60	60
Wegdektype	DAB 11/16 (referentie)		

Omgevingskenmerken:	
Hoogte weg	0
Horizontale afstand tot midden van weg	13
Hoogte van waarnemer	5
Zichthoek (127 graden = volledig)	127
Fractie absorberend oppervlak (0=hard; 1=zacht)	1
Percentage reflectie van overzijde (0=geen; 1=volledig)	0
Afstand tot reflecterend oppervlak overzijde	0
Hoogte van reflecterend oppervlak (minstens 5m)	0
Afstand tot kruispunt (0=geen kruispunt)	0
Afstand tot minirotonde (0=geen minirotonde)	0
Afstand tot drempel (0=geen drempel)	0

Resultaten:	
Berekende geluidniveau in Letm	55.49
Berekende geluidniveau in Lden	52.79
Berekende geluidniveau in Lnicht	45.49

© 2004 CROW — laatste wijziging: 25 July 2011
 Deze site is een initiatief van het ministerie van VROM, RWS en CROW. disclaimer

Akoestisch onderzoek d.m.v. SRM 1 t.b.v. bouw 3 nieuwe woningen Langeweg 62 Anna Jacobapolder

Als laatste is de met behulp van de tabel berekende geluidbelasting gecorrigeerd in verband met het in de toekomst stiller worden van voertuigen. Dit is de aftrek in het kader van artikel 110 Wet geluidhinder (Wgh). Deze aftrek bedraagt voor wegen waar de snelheid lager is dan 70 km/uur 5 dB. Het berekende geluidniveau L_{den} bedraagt dan $52,79 - 5 = 47,79$ dB. Afgerond 48 dB.

De berekende geluidbelasting moet vervolgens worden getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van de Wgh voor nieuwe woningen die in een geluidcontour van een weg worden gebouwd. De voorkeursgrenswaarde voor L_{den} bedraagt 48 dB. Uit de SRM 1 berekening blijkt dat na aftrek van de correctie artikel 110 Wgh aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan.

Conclusie

Het uitvoeren van een uitgebreid akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai is dus niet nodig. Uit de berekening blijkt dat er geen hogere waarden procedure moet worden doorlopen.