

Akoestisch onderzoek

Het bestemmingsplan biedt onder andere de mogelijkheid tot het realiseren van woningbouw. De Wet geluidhinder beschouwt woningen als geluidgevoelige gebouwen. Onderzocht dient te worden of toetsing aan de Wet geluidhinder dient plaats te vinden.

WET GELUIDHINDER

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen zones. Bij de bouw van geluidsgevoelige objecten binnen deze zones dient akoestisch onderzoek plaats te vinden. Dit geldt niet voor wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt. De zone in binnenstedelijk gebied bedraagt 200 m uit de as van de weg.

ZONES

Voor de Vishalstraat en de Schans is sprake van een 30 km/uur gebied. Voor deze wegen geldt dat deze de functie hebben van erftoegangsweg, waar de vormgeving en het functionele gebruik goed op aansluiten. Voor deze wegen is nader onderzoek niet nodig.

Ten noorden van het project ligt de Churchillweg. Deze weg kent een 50 km/uur regime en derhalve ook een zone. De te realiseren woningbouw ligt binnen deze onderzoekszone. Akoestisch onderzoek vanwege deze weg is noodzakelijk.

Behoudens situaties waarbij door Gedeputeerde Staten of burgemeester en wethouders een hogere waarde is vastgesteld, geldt voor geluidsgevoelige objecten binnen een zone als hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel 48 dB. Bij het voorbereiden van een plan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op grond behorende bij een zone, dienen burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek in te stellen.

NORMEN

Indien de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te boven gaat, kunnen burgemeester en wethouders, mits gemotiveerd, een hogere waarde vaststellen tot 63 dB (artikel 83 van de Wet geluidhinder).

Bij de berekeningen is gebruikgemaakt van de verkeersgegevens uit het bestemmingsplan Grote Kernen . De verwachting is dat de verkeersintensiteit op de Churchillweg in 2016 gestegen zal zijn tot 1.380 mvt/etmaal. Op grond van het feit dat het een prognose voor 2016 betreft is gelet op de looptijd van dit plan rekening gehouden met een extra groei van het verkeer van 12% tot het jaar 2022 tot ongeveer 1.550 mvt/etmaal. In de berekeningen is er verder van uitgegaan dat het wegdek bestaat uit standaard asfaltverharding. In onderstaande tabel zijn de gebruikte gegevens weergegeven.

UITGANGSPUNTEN
VERKEER

weg	Wegdek-	Etmaal-	verdeling					
	type	intensiteit	% per uur			samenstelling		
			dag	avond	nacht	lv	mv	zv
Churchillweg	DAB	1.550	6,8	3,0	0,8	96	3	1

Met behulp van Standaard Rekenmethode I is voor de betreffende wegen de ligging van de 48 dB-geluidscontouren voor het jaar 2022 berekend onder vrije veldcondities. Dat wil zeggen dat geen rekening is gehouden met de eventuele

BEREKENINGEN

afschermende werking van naast- of tussengelegen bebouwing. In de berekeningen is op grond van artikel 110g van de Wgh 2006, 5 dB afgetrokken. Uit de berekening blijkt dat de 48 dB geluidscontour op ongeveer 27 m uit de as van de Churchillweg ligt.

CONCLUSIE

Het project bevindt zich op ongeveer 30 m uit de as van de Churchillweg en kent dus een geluidsbelasting vanwege deze weg die lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Dit houdt in dat in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake is van geluidhinder vanwege de Churchillweg.

48 dB contour Churchillweg

REKENBLAD Standaard Rekenmethode I (bijlage III Reken- en meetvoorschrift 2006)							BügelHajema	
							ADVISEURS	
gemeente:		De Marne			datum:		27-04-12	
bestemmingsplan:		Vishalstraat 6			bestandsnaam:		DeViCh1.xlsx	
situatie:		Churchillweg						
jaar basisgegevens:		nvt		prognosejaar:		2022		
waarneempunten		48 dB geluidscontour						
rijlijnnummer		1						
intensiteit basisjaar		2736						mvt
groeipercentage		10.0						%
etmaal int. (prognose)		Qetm		3010		mvt		
periode		Dag		Avond		Nacht		
uurintensiteit		6.8		3.0		0.8		%
gemiddelde		Qlv		196.5		86.7		23.1
uur -		Qmv		6.1		2.7		0.7
intensiteit		Qzv		2.0		0.9		0.2
		Qmr		0.0		0.0		0.0
		Qtot		204.7		90.3		24.1
snelheid		Vlv		50				
		Vmv		50				
		Vzv		50				
		Vmr		50				
waarneemhoogte		Hw		4.5				
wegdekhoogte		Hweg		0.0				
objectfractie		fobj		0.0				
wegdekverharding		DAB/referentiewegdek						
afstand obstakel				0.0				
afstand-kruising		a		x				
bodemfactor		b		0.79				
afstand (schuin)		r		27.3				
afstand (hor.)		d		27.0				
periode		Dag		Avond		Nacht		
emissie		Elv		69.7		66.2		60.4
		Emv		61.3		57.8		52.0
		Ezv		59.5		56.0		50.2
		Emr		0.0		0.0		0.0
		Etotaal		70.6		67.1		61.3
correctie		Ckruispunt (vri)		0.0				
		Cobstakel		0.0				
		Creflectie		0.0				
		Ctotaal		0.0				
demping		Dafstand		14.4				
		Dlucht		0.2				
		Dbodem		3.0				
		Dmeteo		0.7				
		Dtotaal		18.2				
zichthoekcorrectie				N				
periode		Dag		Avond		Nacht		
dag/avond/nachtwaarde		52.5		48.9		43.2		
dag/avond/nachtcorrectie		0		5		10		
dag/avond/nachtwaarde na correctie		52.5		53.9		53.2		
Lden		53.0						
af trek artikel 110g WGH 2006		5						
Lden afgerond na aftr. art. 110g WGH 2006		48						

