



**Akoestisch onderzoek
wegverkeerslawaaï
Nieuwbouw bedrijfswoning De Paal
Eerselsedijk, Bergeijk**



ADVISEURS
IN BOUWEN,
MILIEU &
VEILIGHEID



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai (toetsing Wet geluidhinder)

in opdracht van

Camping De Paal
De heer H. Martens
De Paaldreef 14
5571 TN BERGEIJK

betreffende de locatie

Eerselsedijk
Bergeijk

documentkenmerk

1709/095/MD-01

versie

1

vestiging, datum

Nuenen, 29 september 2017

opgesteld door:

ing. N.H.J. van der Burgt
Projectleider geluid & bouwfysica

gecontroleerd door:

ir. M. van der Donk
Senior projectleider geluid & bouwfysica

Dit document is digitaal gegenereerd en derhalve niet voorzien van een handtekening. De inhoud is aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven. Het document mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. Door derden aangebrachte wijzigingen en/of toevoegingen dan wel oneigenlijk gebruik van het document vallen niet onder de verantwoording van Tritium Advies BV.

Tritium Advies BV

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

TRITIUM NUENEN »

Gulberg 35
5674 TE Nuenen
T. 040.29 51 951

E. info@tritium.nl

TRITIUM PRINSENBEEK »

Groenstraat 27
4841 BA Prinsbeek
T. 076.54 29 564

I. www.tritiumadvies.nl

TRITIUM NEER »

Steeg 27
6086 EJ Neer
T. 0475.49 81 50

K.v.K nr. 17108024

TRITIUM ARKEL »

Vlietskade 1509
4241 WH Arkel
T. 0183.71 20 80

IBAN NL29INGB0662572645

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	1
2 Uitgangspunten	2
2.1 Locatiegegevens	2
2.2 Gegevens wegverkeer	2
2.3 Modellerings	2
3 Wet- en regelgeving	4
3.1 Berekeningsmethode	4
3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder	4
3.2.1 Inleiding	4
3.2.2 Geluidzones	4
3.2.3 Artikel 110g	4
3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied	5
3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)	5
3.2.6 Normen geluidbelasting	6
3.3 Gemeentelijk geluidbeleid	6
4 Rekenresultaten en toetsing	7
4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaaï	7
4.2 Overdrachtsmaatregelen	7
4.3 Bronmaatregelen	8
4.4 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)	8
4.5 Cumulatieve geluidbelasting	9
5 Samenvatting en conclusie	10

Bijlagen

1. situatieschets van de omgeving
2. verkeersgegevens wegverkeer
3. invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
4. grafische weergave invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
5. rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer
6. aanvullend onderzoek: stiller wegdek Eerselsedijk

1 Inleiding

In opdracht van Camping De Paal is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw van een bedrijfswoning bij een te realiseren golfbaan aan de Eerselsedijk (ten zuiden van huisnummer 54) te Bergeijk. De ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van een juridisch-planologische procedure.

In onderhavige rapportage is deze zogenaamde "Nieuwe situatie" getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder (Wgh) en er is aangegeven wat de consequenties zijn. De Wet geluidhinder kent het begrip bedrijfswoning niet. De bedrijfswoning zal getoetst worden als een normale woning. Op basis van de resultaten van deze toetsing wordt vervolgens beoordeeld of voor de te realiseren bedrijfswoning extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De aspecten spoorweglawaai, luchtverkeerslawaai en industrielawaai zijn in het onderhavige onderzoek niet beschouwd.

2 Uitgangspunten

2.1 Locatiegegevens

Het plangebied is gelegen in het buitenstedelijk gebied van Bergeijk. In bijlage 1 is een situatietekening van het plangebied opgenomen.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan enkel gelegen binnen de geluidzone van de wegen Eerselsedijk en Stokkelen. Het plan valt buiten de zone van de nog aan te leggen Middenweg Eersel - Bergeijk.

2.2 Gegevens wegverkeer

De verkeersgegevens van de bovengenoemde wegen zijn verstrekt door de gemeente Bergeijk. Van de Eerselsedijk zijn telgegevens van het jaar 2016 voorhanden. Deze telgegevens worden tevens gebruikt voor de weg Stokkelen. Verder is een uitsnede van het verkeersmodel inclusief aan te leggen Middenweg Eersel - Bergeijk ontvangen met etmaalintensiteiten voor het prognosejaar 2030. Deze etmaalintensiteiten zijn aangehouden voor het maatgevende jaar 2027.

De wegen Eerselsedijk en Stokkelen worden als één juridische bron beschouwd.

Alle verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage 2. De verkeersinvoergegevens inclusief de maximum snelheid en wegdektype worden gepresenteerd in navolgende tabel 2.1.

Tabel 2.1: gegevens wegverkeer Eerselsedijk/Stokkelen

Eerselsedijk/Stokkelen						
maximum snelheid: 60 km/uur						
wegdek: asphalt (referentiewegdek)						
jaar: 2027						
etmaalintensiteit links ten noorden van De Paaldreef: 3100 mvt.						
etmaalintensiteit rechts ten noorden van De Paaldreef: 2800 mvt.						
etmaalintensiteit links ten zuiden van De Paaldreef: 3000 mvt.						
etmaalintensiteit rechts ten zuiden van De Paaldreef: 2700 mvt.						
	dag		avond		nacht	
	links	rechts	links	rechts	links	rechts
gemiddeld per uur (%)	6,68	6,68	3,10	3,99	0,93	0,48
lichte mvt. (%)	91,42	89,52	95,25	93,65	93,02	90,65
middelzware mvt. (%)	5,13	6,28	2,79	3,63	6,05	6,54
zware mvt. (%)	3,45	4,20	1,96	2,72	0,93	2,80

2.3 Modellerings

Als maatgevende toetshoogte voor de begane grond van de nieuwe bedrijfswoning is 1,5 meter boven maaiveld aangehouden. Voor de eerste en tweede verdieping is respectievelijk 4,5 meter en 7,5 meter gehanteerd. Voor alle punten is gerekend met invallend geluid.

In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 1,00 (akoestisch zacht) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden. Deze bodemgebieden zijn als akoestisch hard (0,00) gemodelleerd en betreffen wegen en terreinverhardingen. Voor het lokale maaiveld is

circa 31,5 meter +NAP aangehouden. De hoogteverschillen in het maaiveld en de gebouwhoogten van de bestaande gebouwen zijn gemodelleerd conform de absolute hoogtegegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland.

Er hoeft ter hoogte van het plangebied geen hellingcorrectie te worden toegepast. Er zijn tevens geen akoestisch relevante kruispunten of rotondes in de omgeving van het bouwplan aanwezig.

De kruising van de Eerselsedijk en De Paaldreef is verhoogd met verkeersdrempels. Deze drempels zijn als obstakel ingevoerd zodat er met een optrekcorrectie wordt gerekend.

3 Wet- en regelgeving

3.1 Berekeningsmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van "Standaard Rekenmethode 2" zoals deze is beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

De invoergegevens van het akoestisch model wegverkeerslawaaï zijn weergegeven in bijlage 3. Een grafische weergave van deze invoergegevens is weergegeven in bijlage 4.

3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder

3.2.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een weg wordt bedoeld de L_{den} -waarde van het geluidniveau in dB. L_{den} is de geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00 - 19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PbEG L 189).

3.2.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder hebben wegen een zone die zich aan weerszijden van de weg uitstrekt vanaf de as van de weg (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

- ligging binnen een woonerf;
- een maximum snelheid van 30 km/uur.

In tabel 3.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Tabel 3.1: breedte van de geluidzones langs wegen

soort gebied	aantal rijstroken	breedte geluidzone (m)
stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
buitenstedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

3.2.3 Artikel 110g

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel

van woningen of van andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bedraagt voornoemde aftrek:

- a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d. 5 dB voor de overige wegen;
- e. 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van het bouwplan. Er wordt volgens artikel 1 van de Wet geluidhinder onderscheiden:

- Stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wet geluidhinder, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
- Buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)

Binnen het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is middels artikel 3.5 de mogelijkheid geboden om voor wegen met een snelheidsregime van 70 km/uur of meer rekening te houden met de toekomstige effecten van Europees bronbeleid. Artikel 3.5 schrijft hierover het volgende:

- bij de berekening van het equivalent geluidniveau vanwege een weg wordt, voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht;
- in afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
 - a. Zeer Open Asfalt Beton;
 - b. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;

- c. uitgeborsteld beton;
- d. geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
- e. oppervlaktbewerking.

3.2.6 Normen geluidbelasting

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties" (er dient een ruimtelijke procedure te worden gevolgd).

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Is de geluidbelasting lager dan 48 dB dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het onderhavige plan. Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden dan kan door de gemeente een hogere waarde worden vastgesteld. Indien de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In navolgende tabellen 3.2 en 3.3 worden de normen uit de Wet geluidhinder weergegeven.

Tabel 3.2: normen geluidbelasting in stedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	63 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw	68 dB

Tabel 3.3: normen geluidbelasting in buitenstedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een buitenstedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	53 dB
maximale ontheffingswaarde; agrarische bedrijfswoning	58 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw, buiten de bebouwde kom	58 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg	63 dB

De locatie in onderhavig onderzoek is gelegen in het buitenstedelijk gebied en betreft de nieuwbouw van een bedrijfswoning. Derhalve bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

3.3 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Bergeijk heeft geen eigen geluidbeleid met betrekking tot het verlenen van hogere waarden vastgesteld.

4 Rekenresultaten en toetsing

4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaai

In bijlage 5 en in de navolgende tabel 4.1 zijn de berekeningsresultaten van de toetspunten samengevat weergegeven.

Tabel 4.1: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Eerselsedijk/Stokkelen

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeursgrenswaarde (dB)	maximale ontheffingswaarde (dB)
t01	1,5	58	53	48	53
	4,5 en 7,5	59	54		
t02	1,5	55	50		
	4,5	57	52		
	7,5	56	51		
t03	1,5	≤53	≤48		
	4,5 en 7,5	55	50		
t04 t/m t06	alle	≤53	≤48		
t07	1,5	57	52		
t08	alle	56	51		

Voor de bron Eerselsedijk/Stokkelen geldt dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde op een aantal toetspunten overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor nieuwbouw in buitenstedelijk gebied wordt tevens overschreden ter plaatse van de eerste en tweede verdieping van de voorgevel. Een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde wordt in principe niet toegestaan door de Wet geluidhinder. Om de bedrijfswoning toch te kunnen realiseren is het mogelijk de geveldelen ter plaatse van deze toetspunten als "dove gevel" conform artikel 1b, lid 4 van de Wet geluidhinder uit te voeren. Een "dove gevel" is namelijk geen gevel volgens de Wet geluidhinder. Dit betekent derhalve dat er geen te openen delen (ramen en deuren) in deze gevels zijn toegestaan, met uitzondering van eventuele incidenteel te openen delen (zoals een verhuisraam), mits deze delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte. Aangezien draaiende delen voor de vereiste spui ventilatie noodzakelijk zijn, dient hier in de plattegrond rekening mee te worden gehouden. Bij het gedeeltelijk "doof" uitvoeren van een gevel (bijvoorbeeld alleen de eerste en tweede verdieping) is nader overleg met de gemeente vereist. Voor de overige locaties met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar geen overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien de toepassing van overdrachts- of bronmaatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is dan wel overwegende bezwaren ontmoet.

4.2 Overdrachtsmaatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. Het aanleggen van een geluidscherm gericht op het terugbrengen van de

geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. Het scherm dient om doelmatig te zijn namelijk dicht bij de bron of dicht bij de ontvanger geplaatst te worden. Tevens dient het scherm relatief hoog te zijn om doelmatig te zijn voor de 1^e en 2^e verdieping. Het aanleggen van een geluidscherm ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard. De kosten van een geluidscherm bedragen circa € 400,-/m² zodat het vanuit financieel oogpunt niet realistisch is dat het bouwplan deze extra kosten kan dragen. Bij een hoogte van 8 meter en een lengte van 35 meter resulteert dit reeds in een extra uitgave van circa € 112.000,-. Voor het aanleggen van een geluidwal (in plaats van een geluidscherm) gelden dezelfde overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke en financiële aard.

Een andere mogelijke overdrachtsmaatregel is normaal gesproken het vergroten van de afstand tussen geluidbron en ontvanger. In de onderhavige situatie is er echter al sprake van een afstand van circa 30 meter tot de wegas van de Eerselsedijk. Aangezien een verdubbeling van deze afstand slechts 3 dB reductie oplevert is het vergroten van deze afstand niet erg doeltreffend als maatregel.

4.3 Bronmaatregelen

Bij maatregelen aan de geluidbron wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Bij een maximale snelheid van 60 km/uur zijn er twee oorzaken van geluidproductie, namelijk de mechanische geluiden van de automobielen en het geluid dat de banden op het wegdek maken. Mogelijke maatregelen zijn stillere voertuigen, verlaging van de maximum snelheid of een geluidreducerend wegdek.

- stillere voertuigen: een vermindering van mechanische geluiden kan alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en is zodoende niet realistisch;
- verlaging van de maximum snelheid: op een verlaging van het snelheidsregime op een weg kan de initiatiefnemer van het bouwplan geen invloed uitoefenen;
- geluidreducerend wegdek: een vermindering van het geluid dat de banden op het wegdek veroorzaken is te realiseren door het toepassen van een geluidreducerend wegdek. De rekenresultaten na toepassing van een stiller wegdek (dunne deklagen B) op de Eerselsedijk zijn in bijlage 6 opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat na toepassing van deze bronmaatregel de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg met 3 tot 4 dB afneemt. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde nog altijd overschreden. Derhalve is deze maatregel niet erg doeltreffend. Het toepassen van een stiller wegdek ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt namelijk niet realistisch dat het bouwplan de extra kosten van € 300,- per strekkende meter die dit met zich meebrengt kan dragen. Bij een lengte van 400 meter resulteert dit voor de Eerselsedijk in een extra uitgave van circa € 120.000,-.

4.4 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)

Volgens het bouwbesluit dient de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A;k}$ voor verblijfsgebieden in een woning minimaal de in het vastgestelde besluit hogere waarde opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting minus 33 dB te bedragen. Een gevel van een nieuwbouwwoning

dient bovendien minimaal een $G_{A;k}$ van 20 dB te hebben.

Aangezien er voor onderhavige bedrijfswoning sprake is van een procedure hogere waarde is een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig. Ook voor dove gevels geldt de genoemde eis van de karakteristieke geluidwering.

4.5 Cumulatieve geluidbelasting

Ten behoeve van de procedure hogere waarde dient conform artikel 110f Wgh de cumulatieve geluidbelasting te worden bepaald, indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden. Conform de Wet geluidhinder dienen voor de cumulatie de zoneplichtige wegen en spoorwegen en de geluidbelasting ten gevolge van industrie en/of luchtvaart meegenomen te worden. De cumulatieve geluidbelasting dient bepaald te worden conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (bijlage I, hoofdstuk 2 'Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting'). De correctie conform artikel 110g Wgh met betrekking tot wegverkeer wordt hierbij niet toegepast.

Dit betekent dat in onderhavige situatie de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald hoeft te worden en dat uitsluitend rekening gehouden dient te worden met de geluidbelasting ten gevolge van de bron Eerselsedijk/Stokkelen.

5 Samenvatting en conclusie

In opdracht van Camping De Paal is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd ten behoeve van de beoogde nieuwbouw van een bedrijfswoning bij een te realiseren golfbaan aan de Eerselsedijk (ten zuiden van huisnummer 54) te Bergeijk. De ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek is derhalve uitgevoerd ten behoeve van een juridisch-planologische procedure.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan enkel gelegen binnen de geluidzone van de wegen Eerselsedijk en Stokkelen. Het plan valt buiten de zone van de nog aan te leggen Middenweg Eersel - Bergeijk.

Voor de bron Eerselsedijk/Stokkelen geldt dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde op een aantal toetspunten overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor nieuwbouw in buitenstedelijk gebied wordt tevens overschreden ter plaatse van de eerste en tweede verdieping van de voorgevel. Een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde wordt in principe niet toegestaan door de Wet geluidhinder. Om de bedrijfswoning toch te kunnen realiseren is het mogelijk de geveldelen ter plaatse van deze toetspunten als "dove gevel" conform artikel 1b, lid 4 van de Wet geluidhinder uit te voeren. Een "dove gevel" is namelijk geen gevel volgens de Wet geluidhinder. Dit betekent derhalve dat er geen te openen delen (ramen en deuren) in deze gevels zijn toegestaan, met uitzondering van eventuele incidenteel te openen delen (zoals een verhuisraam), mits deze delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte. Aangezien draaiende delen voor de vereiste spui-ventilatie noodzakelijk zijn, dient hier in de plattegrond rekening mee te worden gehouden. Ook bij het gedeeltelijk "doof" uitvoeren van een gevel (bijvoorbeeld alleen de eerste en tweede verdieping) is nader overleg met de gemeente vereist. Voor de overige locaties met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar geen overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien de toepassing van overdrachts- of bronmaatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is dan wel overwegende bezwaren ontmoet.

Het aanleggen van een geluidwal of geluidscherm (overdrachtsmaatregelen) gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer tot de voorkeursgrenswaarde ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke en financiële aard. Het vergroten van de afstand tussen geluidbron en ontvanger is niet doeltreffend in onderhavige situatie. Voor het toepassen van stiller wegdek (bronmaatregel) geldt dat de voorkeursgrenswaarde nog altijd wordt overschreden. Deze geluidreducerende maatregel is derhalve niet erg doeltreffend. Het toepassen van een stiller wegdek ontmoet bovendien overwegende bezwaren van financiële aard. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere waarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

Aangezien in onderhavige situatie sprake is van een procedure hogere waarde, is voor de bedrijfswoning een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen (conform een nader onderzoek) is vervolgens een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd en is er dus te allen tijde sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat. Tevens blijkt uit de rekenresultaten dat de bedrijfswoning beschikt over een geluidluwe achtergevel.

BIJLAGE 1:

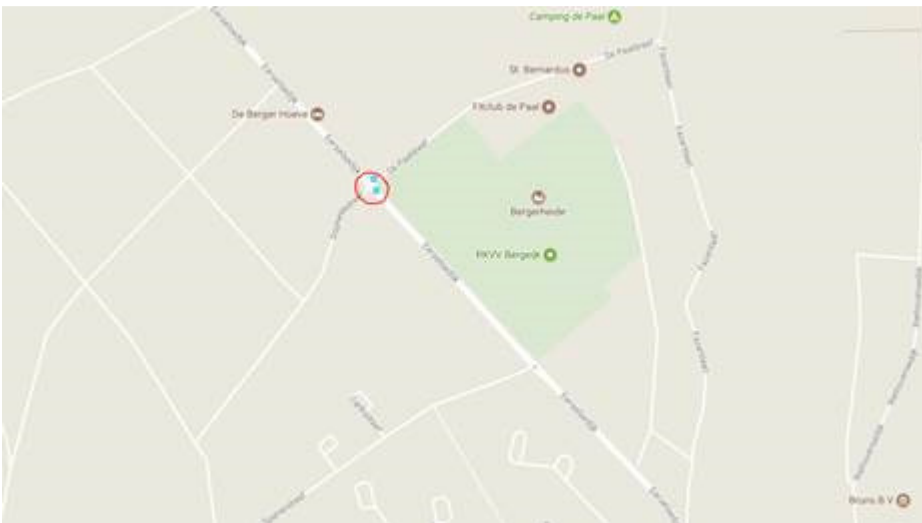
BIJLAGE 2:

Onderwerp: FW: 1709/095/MD Nieuwbouw woning De Paal, Eerselsedijk te Bergeijk
Bijlagen: 30316 snelheid-lengte rapport gemiddelden De Paaldreef richting gem. grens Bergeijk.pdf; 30316 snelheid-lengte rapport gemiddelden gem. grens Bergeijk richting De Paaldreef.pdf

Beste Niels,

Hierbij stuur ik je de verkeersgegevens naar aanleiding van de onderstaande vraag.

- maximum snelheid;
60 km/h
- evt. obstakels (verkeerslicht, rotonde etc.);
Er ligt ter hoogte van de Paaldreef een verhoogd plateau.



- verdeling lichte, middelzware en zware voertuigen over de dag-, avond- en nachtperiode;
[Zie bijgevoegde verkeerstelling.](#)
- etmaalintensiteiten;
[Zie bijgevoegde verkeerstelling.](#)
- wegdektype;
asfaltdeklaag.

-

Op dit moment zijn we nog bezig met studies naar de nieuwe weg, afhankelijk van de kruispunt maatregelen kunnen intensiteiten nog wijzigen. Deze gegevens zijn nu niet beschikbaar en kunnen dus niet worden gebruikt.

Met vriendelijke groet,

BERgeijkLEEF
Bourgondisch, bruisend en groen



R	I	E	T
V	E	L	D
*	I	N	*
B	E	R	G
E	I	J	K

Snelheid-lengte rapport

Locatie code
Locatie naam
Locatie plaats
Locatie omschrijving
Meting naam
Periode
Rijstrook

30316-16
Eerselsedijk
Bergeijk
tussen De Paaldrreef en gemeente grens Bergeijk
Classificatie 2016
vrijdag 15 april 2016 - maandag 2 mei 2016
De Paaldrreef - gem. grens Bergeijk (1)

WEEKDAG GEMIDDELDEN

Snelheid km/u	< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40		40		50		60		70		80		90		> 40		< 40	
------------------	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	----	--	------	--	------	--

Snelheid-lengte rapport

Locatie code
Locatie naam
Locatie plaats
Locatie omschrijving
Meting naam
Periode
Rijstrook

30316-16
Eersel sedijk
Bergeijk
tussen De Paaldrreef en gemeente grens Bergeijk
Classificatie 2016
vrijdag 15 april 2016 - maandag 2 mei 2016
gem. grens Bergeijk - De Paaldrreef (1)

WEEKDAG GEMIDDELDEN

Snelheid km/u	3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5		3,5	
------------------	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--

BIJLAGE 3:

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: wegverkeer

Model eigenschap	
Omschrijving	wegverkeer
Verantwoordelijke	NvdB
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	NvdB op 19-9-2017
Laatst ingezien door	NvdB op 29-9-2017
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.30
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor CO	3,50

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek.	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
w01l	Eerselsedijk	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	3100,00	6,68	3,10	0,93
w01r	Eerselsedijk	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	2800,00	6,68	3,99	0,48
w02l	Eerselsedijk	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	3000,00	6,68	3,10	0,93
w02r	Eerselsedijk	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	2700,00	6,68	3,99	0,48
w03l	Stokkelen	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	3100,00	6,68	3,10	0,93
w03r	Stokkelen	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	2800,00	6,68	3,99	0,48

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Cpl	Cpl_W
w01l	91,42	95,25	93,02	5,13	2,79	6,05	3,45	1,96	0,93	False	1,5
w01r	89,52	93,65	90,65	6,28	3,63	6,54	4,20	2,72	2,80	False	1,5
w02l	91,42	95,25	93,02	5,13	2,79	6,05	3,45	1,96	0,93	False	1,5
w02r	89,52	93,65	90,65	6,28	3,63	6,54	4,20	2,72	2,80	False	1,5
w03l	91,42	95,25	93,02	5,13	2,79	6,05	3,45	1,96	0,93	False	1,5
w03r	89,52	93,65	90,65	6,28	3,63	6,54	4,20	2,72	2,80	False	1,5

Rapport: Groepsreducties
Model: wegverkeer

Groep	Reductie Dag	Avond	Nacht	Sommatie Dag	Avond	Nacht
Eerselsedijk/Stokkelen	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Obstakels, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.
o01	drempel
o02	drempel

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
bg01	Stokkelen/Eerselsedijk	0,00
bg02	terreinverharding	0,00
bg03	De Paaldreef	0,00
bg04	weg	0,00
bg05	terreinverharding	0,00
bg06	terreinverharding	0,00
bg07	terreinverharding	0,00
bg08	terreinverharding	0,00

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtepunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte
1		29,00
2		29,00
3		29,60
4		29,60
5		31,20
6		31,20
7		31,50
8		31,50
9		31,70
10		31,70
11		31,90
12		31,90
13		32,00
14		32,00
15		31,80
16		30,70
17		30,60
18		30,20
19		29,10
20		28,70
21		28,80
22		29,40
23		29,60
24		31,40
25		31,40
26		28,80
27		28,80

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

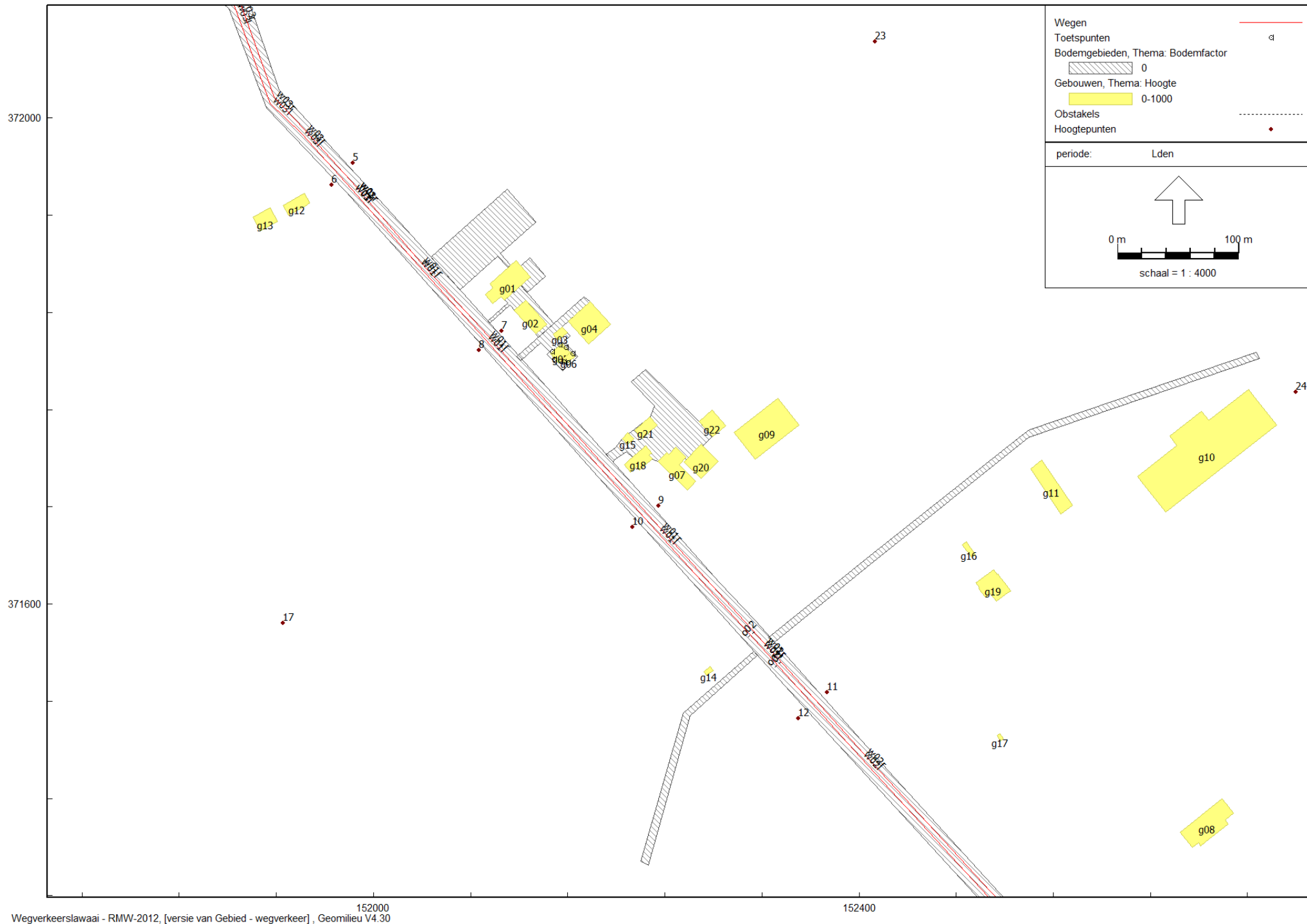
Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 500
g01	Clubhuis	8,50	31,40	Relatief	0 dB	False	0,80
g02	berging	7,00	31,31	Relatief	0 dB	False	0,80
g03	bijgebouw dienstwoning	5,00	31,38	Relatief	0 dB	False	0,80
g04	machines greenkeepers	8,50	31,30	Relatief	0 dB	False	0,80
g05	dienstwoning	9,00	31,46	Relatief	0 dB	False	0,80
g06	dienstwoning	3,00	31,40	Relatief	0 dB	False	0,80
g07	Pand in gebruik	36,00	31,46	Absoluut	0 dB	False	0,80
g08	Pand in gebruik	35,80	31,77	Absoluut	0 dB	False	0,80
g09	Pand in gebruik	39,50	31,52	Absoluut	0 dB	False	0,80
g10	Pand in gebruik	37,70	31,55	Absoluut	0 dB	False	0,80
g11	Pand in gebruik	37,70	31,55	Absoluut	0 dB	False	0,80
g12	Pand in gebruik	37,00	31,04	Absoluut	0 dB	False	0,80
g13	Pand in gebruik	37,00	30,94	Absoluut	0 dB	False	0,80
g14	Pand in gebruik	36,60	31,64	Absoluut	0 dB	False	0,80
g15	Pand in gebruik	37,20	31,57	Absoluut	0 dB	False	0,80
g16	Pand in gebruik	34,60	31,69	Absoluut	0 dB	False	0,80
g17	Pand in gebruik	35,40	31,86	Absoluut	0 dB	False	0,80
g18	Pand in gebruik	39,30	31,62	Absoluut	0 dB	False	0,80
g19	Pand in gebruik	35,50	31,71	Absoluut	0 dB	False	0,80
g20	Pand in gebruik	37,00	31,59	Absoluut	0 dB	False	0,80
g21	Pand in gebruik	39,10	31,52	Absoluut	0 dB	False	0,80
g22	Pand in gebruik	37,00	31,39	Absoluut	0 dB	False	0,80

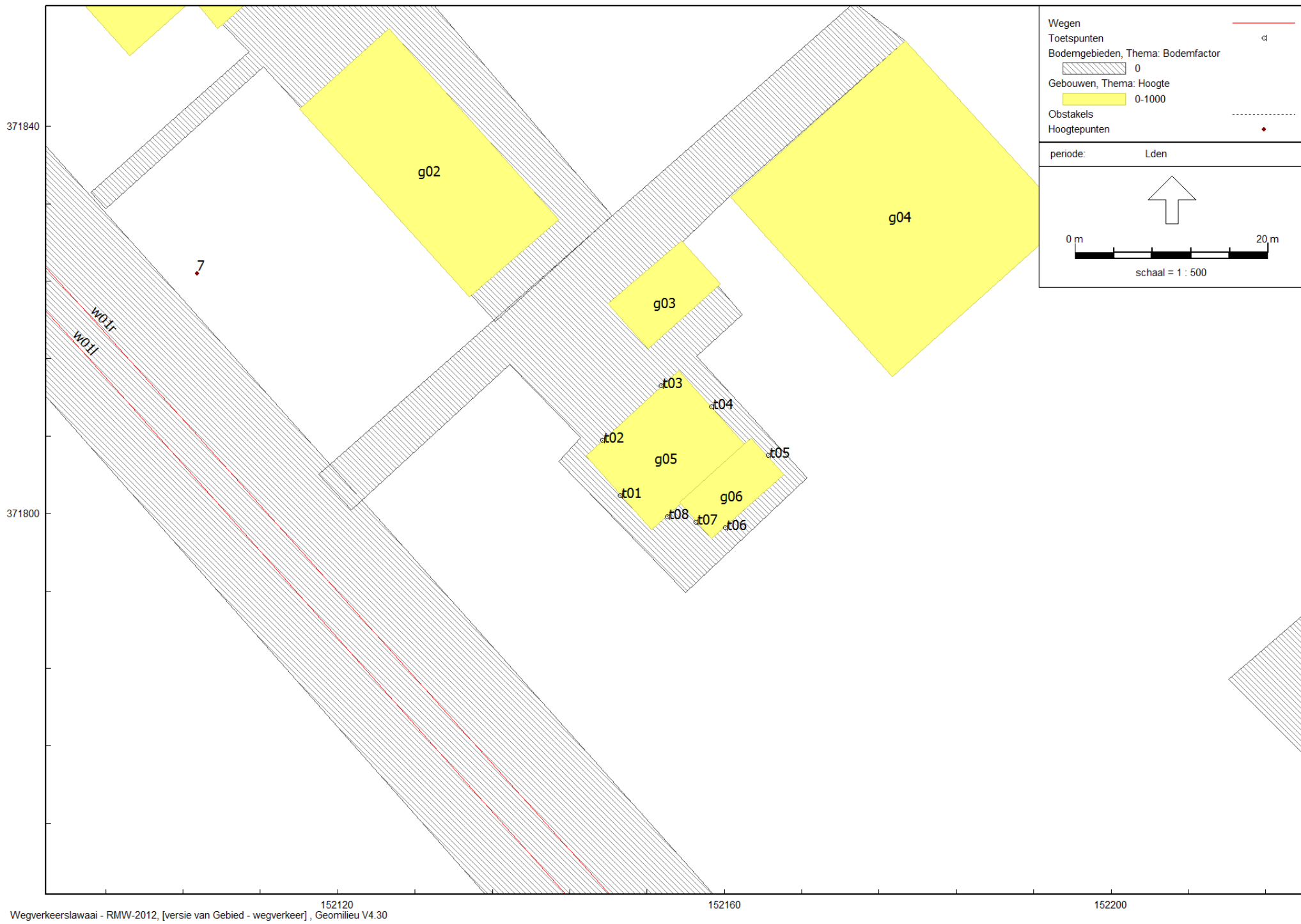
Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

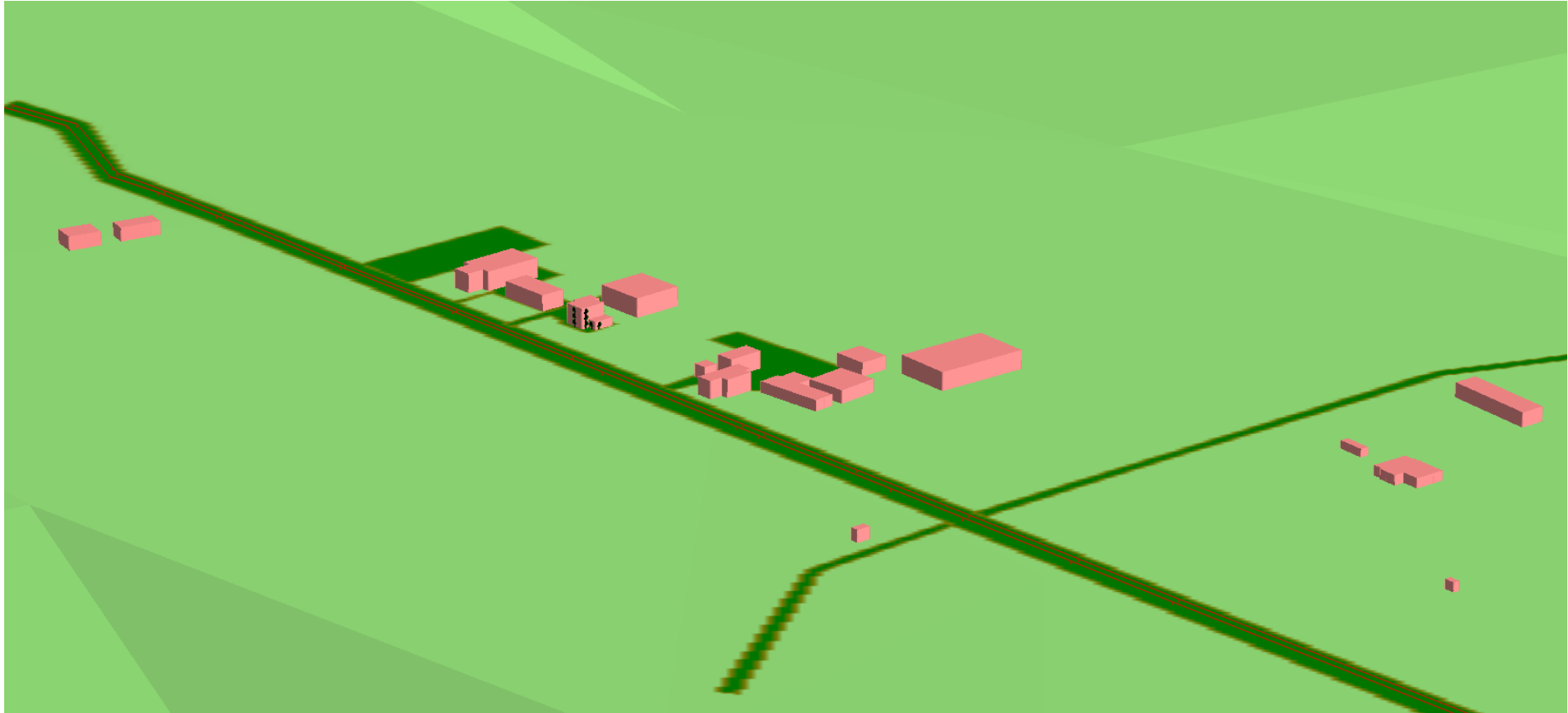
Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01	toetspunt 01	31,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t02	toetspunt 02	31,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t03	toetspunt 03	31,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t04	toetspunt 04	31,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t05	toetspunt 05	31,40	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t06	toetspunt 06	31,44	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t07	toetspunt 07	31,45	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t08	toetspunt 08	31,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

BIJLAGE 4:





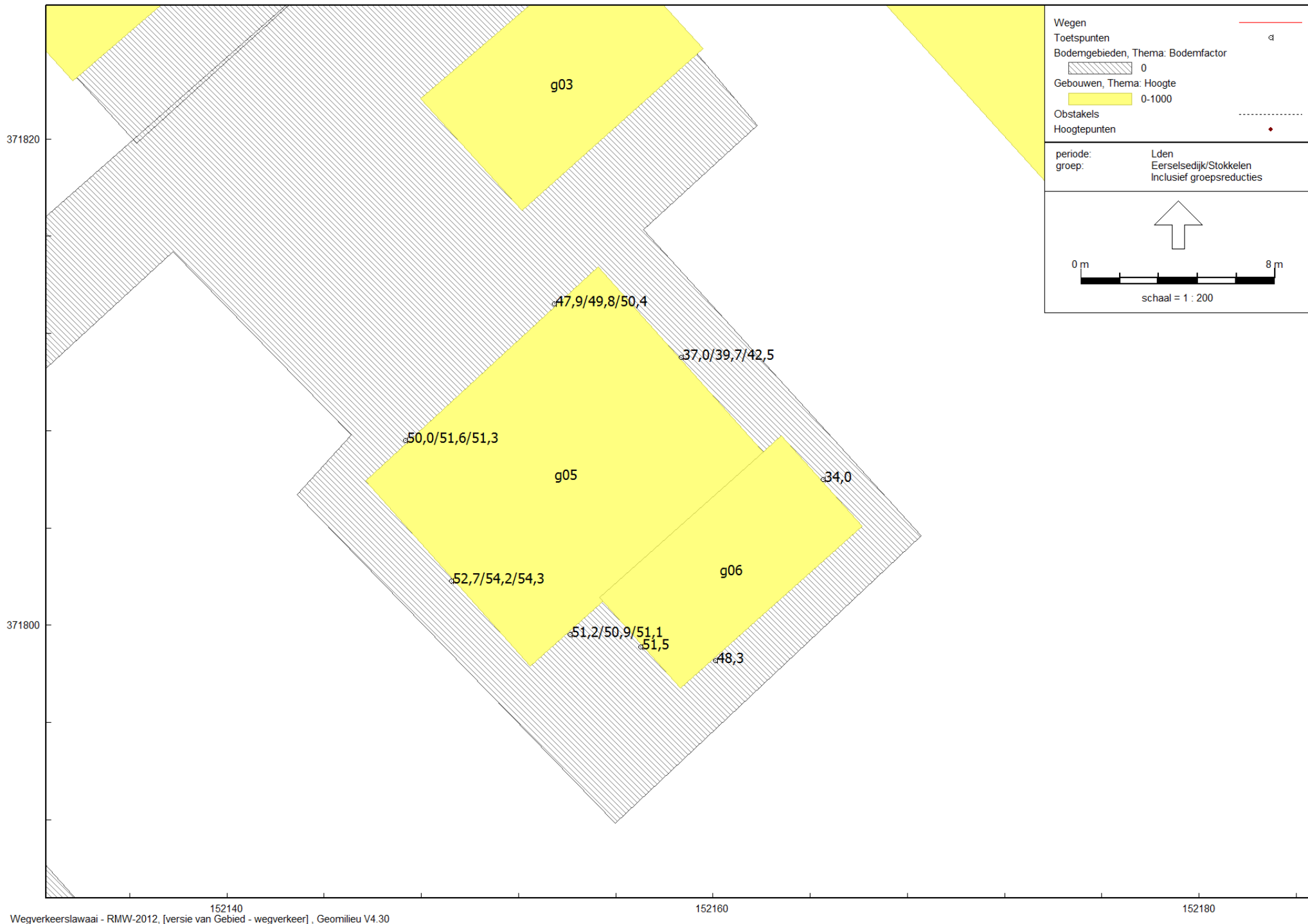




BIJLAGE 5:

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Eerselsedijk/Stokkelen
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 01	1,50	52,3	49,2	42,3	52,7
t01_B	toetspunt 01	4,50	53,8	50,7	43,8	54,2
t01_C	toetspunt 01	7,50	54,0	50,8	43,9	54,3
t02_A	toetspunt 02	1,50	49,6	46,5	39,6	50,0
t02_B	toetspunt 02	4,50	51,3	48,2	41,2	51,6
t02_C	toetspunt 02	7,50	50,9	47,8	40,9	51,3
t03_A	toetspunt 03	1,50	47,5	44,4	37,5	47,9
t03_B	toetspunt 03	4,50	49,4	46,3	39,3	49,8
t03_C	toetspunt 03	7,50	50,1	46,9	40,0	50,4
t04_A	toetspunt 04	1,50	36,6	33,5	26,6	37,0
t04_B	toetspunt 04	4,50	39,3	36,2	29,3	39,7
t04_C	toetspunt 04	7,50	42,1	39,0	32,1	42,5
t05_A	toetspunt 05	1,50	33,6	30,5	23,7	34,0
t06_A	toetspunt 06	1,50	47,9	44,9	37,9	48,3
t07_A	toetspunt 07	1,50	51,1	48,1	41,1	51,5
t08_A	toetspunt 08	1,50	50,8	47,8	40,8	51,2
t08_B	toetspunt 08	4,50	50,5	47,4	40,5	50,9
t08_C	toetspunt 08	7,50	50,7	47,6	40,7	51,1



BIJLAGE 6:

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeer [stiller wegdek]
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Eerselsedijk/Stokkelen
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 01	1,50	48,8	45,3	38,5	49,0
t01_B	toetspunt 01	4,50	50,4	46,9	40,1	50,6
t01_C	toetspunt 01	7,50	50,6	47,1	40,3	50,8
t02_A	toetspunt 02	1,50	46,1	42,6	35,7	46,3
t02_B	toetspunt 02	4,50	47,9	44,4	37,6	48,1
t02_C	toetspunt 02	7,50	47,6	44,1	37,3	47,8
t03_A	toetspunt 03	1,50	44,0	40,5	33,7	44,2
t03_B	toetspunt 03	4,50	46,0	42,5	35,7	46,2
t03_C	toetspunt 03	7,50	46,7	43,2	36,4	46,9
t04_A	toetspunt 04	1,50	33,1	29,6	22,8	33,3
t04_B	toetspunt 04	4,50	36,0	32,5	25,7	36,2
t04_C	toetspunt 04	7,50	38,6	35,1	28,3	38,8
t05_A	toetspunt 05	1,50	30,4	27,0	20,2	30,7
t06_A	toetspunt 06	1,50	44,4	40,9	34,1	44,6
t07_A	toetspunt 07	1,50	47,6	44,1	37,2	47,8
t08_A	toetspunt 08	1,50	47,2	43,8	36,9	47,4
t08_B	toetspunt 08	4,50	47,1	43,6	36,8	47,3
t08_C	toetspunt 08	7,50	47,4	43,9	37,1	47,6