

Akoestisch onderzoek
Contourberekening
Patiowoningen Herwijnen-Oost

Akoestisch onderzoek

Contourberekening

Patiowoningen Herwijnen-Oost

Rapportnummer: M165844.001.001/JGO

Naam opdrachtgever: Gemeente Lingewaal
Mevrouw M.H. van Kuijl

Adres opdrachtgever: Postbus 1014
4147 ZG ASPEREN

Opsteller: J.A.M. Goertz-Habets BBA

Datum: 30 oktober 2017

Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV

Kerkstraat 4
6367 JE Voerendaal
T (045) 575 32 55

Kerkstraat 2
6095 BE Baexem
T (0475) 459 260

Parklaan 21
5261 LR Vught
T (073) 303 27 00

info@aelmans.com

www.aelmans.com

KvK 14091320
BTW 8170.53.189.B.01
Bankrekening 0115 2942 44
BIC RABONL2U
IBAN NL06 RABO 0115 2942 44



Op onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV van toepassing die u vindt op www.aelmans.com

Inhoud

1	Inleiding.....	3
2	De Wet geluidhinder en het plangebied.....	5
2.1	Industrielawaai	5
2.2	Spoorweglawaai	5
2.3	Wegverkeerslawaai	5
2.4	Stedelijk en buitenstedelijk gebied	6
2.5	Zones langs wegen	6
2.6	Aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder.....	6
2.7	Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.....	7
2.8	Toepassing op onderhavige situatie	7
3	Uitgangspunten.....	9
3.1	Gebruikte wegverkeersgegevens	9
3.2	Toegepaste correcties	9
3.3	Omgevingskenmerken.....	9
3.4	Waarneemhoogte.....	10
4	Resultaten.....	11
4.1	Resultaten wegverkeer.....	11
4.2	Resultaten gecumuleerde geluidbelasting	11
5	Conclusie	13
6	Bijlagen.....	15

1 Inleiding

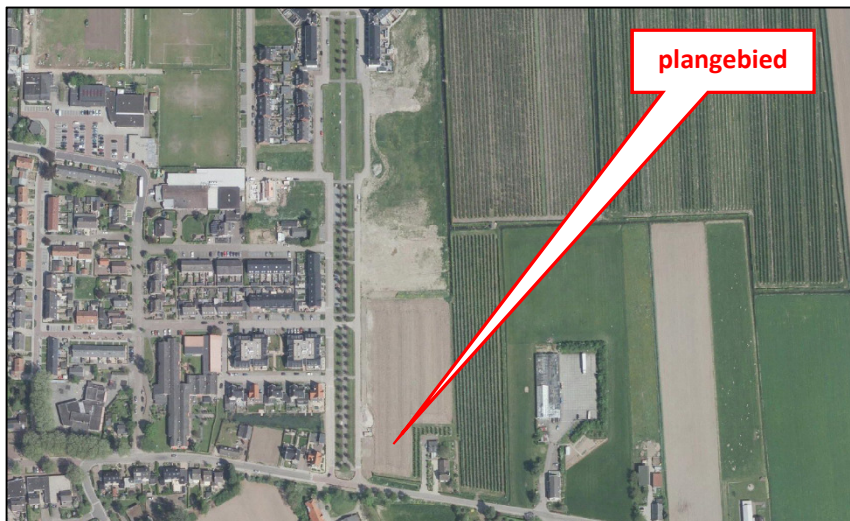
Opdrachtgever, Gemeente Lingewaal, wenst het mogelijk te maken om zes patiowoningen te kunnen oprichten tussen de Vervoornlaan en de woning Achterweg 55 te Herwijnen. Om dit te kunnen realiseren wordt een bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel hiervan is het opstellen van een akoestisch onderzoek. Namens opdrachtgever is dit onderzoek door Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV uitgevoerd.

In dit rapport is een contourberekening uitgevoerd ten gevolge van het omliggende wegennet voor het jaar 2018 + 10 jaar na realisatie en getoetst aan de normstelling uit de Wet geluidhinder. Tevens is voor deze “Nieuwe situatie” bepaald wat de cumulatieve geluidbelasting ter hoogte van het nieuwbouwproject is, zodat gezien kan worden of extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van Standaard Rekenmethode II volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Hiertoe is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu van DGMR.

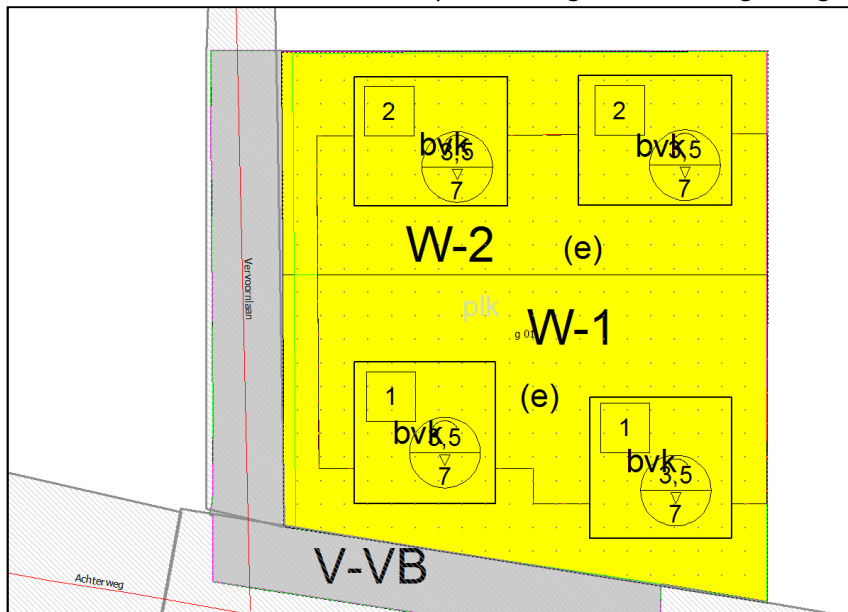
De geluidwering van de gevel van de te realiseren geluidgevoelige objecten is niet berekend; het betreft momenteel een bestemmingsplanprocedure waarvoor in eerste instantie een bepaling van de geluidsbelasting aan de orde is. De berekening van de geluidwering van de gevel zal, indien nodig, deel uitmaken van de later te volgen procedure.

Onderstaande luchtfoto geeft de ligging van het te onderzoeken plangebied weer.



Figuur 1: Luchtfoto met aanduiding plangebied

In onderhavig onderzoek is uitgegaan van een grid van rekenpunten op het plangebied daar de exacte locatie van de bouwvlakken c.q. de indeling van de woningen nog niet bekend is.



Figuur 2: Plangebied

2 De Wet geluidhinder en het plangebied

2.1 Industrielawaai

De planlocatie ligt niet binnen een zone voor Industrielawaai.

2.2 Spoorweglawaai

De planlocatie ligt niet binnen een zone voor railverkeerslawaai.

2.3 Wegverkeerslawaai

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde “Nieuwe situaties”.

Is de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het plan.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar 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, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Wanneer het college van B&W een hogere waarde vaststelt, zullen er in het vervolgtraject zodanige maatregelen moeten worden opgenomen dat de geluidbelasting in geluidgevoelige ruimten niet meer bedraagt dan 33 dB.

Voor nog niet-geprojecteerde geluidgevoelige objecten zijn de normen weergegeven in navolgende tabel.

<i>Grenswaarden wegverkeer in buitenstedelijk/stedelijk gebied</i>	<i>dB</i>
Voorkeursgrenswaarde	48 / 48
Maximale ontheffingswaarde	53 / 63
Maximale ontheffingswaarde onderwijs-, kinderopvang- en gezondheidszorgfunctie	53 / 63
Maximale ontheffingswaarde; agrarische bedrijfswoning	58 / -
Maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw, buiten de bebouwde kom	58 / 68
Maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg	63 / -

Tabel 1: Normen geluidbelasting in (buiten)stedelijk gebied

2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

De begrippen stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn van belang in verband met de normstelling voor wegverkeerslawaaï. In artikel 1 van de Wet geluidhinder zijn de definities opgenomen.

Stedelijk gebied: het gebied in de zone van een weg binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied langs een autosnelweg of een autoweg.

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 verkeersgegevens en verkeerstekens 1990.

In geval er sprake is van een planlocatie binnen de geluidzone van een auto(snel)weg, worden in stedelijk gebied gelegen wegen, anders dan deze auto(snel)weg, getoetst als zijnde stedelijk gebied.

Onderhavig plangebied is gelegen in de overgang van stedelijk gebied naar buitenstedelijk gebied en wordt derhalve worst-case getoetst als zijnde buitenstedelijk gebied.

2.5 Zones langs wegen

In artikel 74 Wgh zijn de geluidzones van wegen gedefinieerd. De geluidzone van een weg is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De geluidzones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden.

In navolgende tabel worden de breedten van de geluidzone van alle typen wegen weergegeven.

<i>Aantal rijstroken</i>	<i>Buitenstedelijk gebied</i>	<i>Stedelijk gebied</i>
1 of 2	250 meter	200 meter
3 of 4	400 meter	350 meter
5 of meer	600 meter	350 meter

Tabel 2: Breedte van de geluidzone

2.6 Aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder

In artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 staat opgenomen dat het berekende resultaat met een waarde wordt verminderd alvorens de toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt. Deze aftrek houdt verband met het stiller worden van voertuigen in de toekomst en bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, tenzij de berekende geluidbelasting zonder aftrek 56 dB of 57 dB bedraagt. Dan geldt namelijk een aftrek van respectievelijk 3 of 4 dB;
- 5 dB voor de overige wegen;
- 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.

Akoestisch relevante wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur worden, ook al zijn ze formeel conform de Wet geluidhinder niet zoneplichtig, in het kader van een goede ruimtelijke ordening alsnog getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Voor deze wegen mag een aftrek van 5 dB worden gehanteerd.

2.7 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 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:
 - Zeer Open Asfalt Beton;
 - tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, m.u.v. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
 - uitgeborsteld beton;
 - geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
 - oppervlaktbewerking.

De toepassing van dit artikel geschiedt automatisch door het gebruikte rekenprogramma.

2.8 Toepassing op onderhavige situatie

In navolgende tabel is vorenstaande wetgeving uitgewerkt voor de onderhavige relevante wegen.

<i>Bron</i>	<i>Eigenschappen</i>	<i>Toe te passen regel</i>
Achterweg	Buitenstedelijk gebied Snelheid: 60 km/uur Aantal rijstroken: 2	Zonebreedte: 250 meter Aftrek art. 110g Wgh: 5 dB Max. ontheffingswaarde: 53 dB

Tabel 3: Uitwerking wetgeving voor onderhavige wegen

De omliggende 30 km/uur wegen zijn akoestisch niet relevant en worden derhalve niet getoetst aan de voorkeursgrenswaarde.

3 Uitgangspunten

3.1 Gebruikte wegverkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn verkregen van de omgevingsdienst Rivierenland middels een Geomilieu-bestand gebaseerd op het verkeersmodel voor het jaar 2025. Daarnaast heeft de heer Kiep van de gemeente Lingewaal op 30 oktober 2017 kenbaar gemaakt dat een autonome groei van 1,5% voldoende is waarbij ook rekening gehouden is met de ontwikkelingen ten oosten van de Vervoornlaan.

In dit onderzoek wordt uitgegaan van het prognosejaar 2018 + 10 jaar na realisatie = 2028.

De gebruikte gegevens van de Achterweg zijn weergegeven in navolgende tabel. Daarnaast zijn deze gegevens en de gegevens van de 30km/uur-wegen te vinden in **bijlage 2**.

Achterweg			
<i>Maximum snelheid</i>	60 km/uur		
<i>wegdektype</i>	referentiewegdek (DAB)		
<i>Autonome groei</i>	1,5 %		
<i>Etmaalintensiteit 2025</i>	144 motorvoertuigen		
<i>Etmaalintensiteit 2027</i>	151 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,61	3,63	0,77
<i>Licht verkeer</i>	98,56	99,24	98,15
<i>Middelzwaar verkeer</i>	0,84	0,43	0,93
<i>Zwaar verkeer</i>	0,60	0,33	0,92

Tabel 4: Verkeersgegevens op de Achterweg

3.2 Toegepaste correcties

Er zijn geen akoestisch relevante verkeersdrempels, kruispunten of rotondes, noch hellingen met een percentage groter dan 3% in de omgeving van het bouwplan aanwezig. Er hoeft ter hoogte van het plangebied dan ook geen hellingcorrectie of optrekcorrectie te worden toegepast.

3.3 Omgevingskenmerken

De omgevingskenmerken zijn ontleend aan de luchtfoto (figuur 1) en Streetview. De gebouwen zijn ontleend aan de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG).

Voor de omgeving en de ingevoerde bodemgebieden is een bodemfactor 0,00 (akoestisch hard) gehanteerd.

3.4 Waarneemhoogte

Ter bepaling van de geluidbelasting zijn de rekengrids geprojecteerd op een hoogte van 1,5 meter (begane grond) en 4,5 meter (eerste verdieping) ten opzichte van het maaiveld.

4 Resultaten

4.1 Resultaten wegverkeer

Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidbelasting als L_{den} waarde gepresenteerd.

In **bijlage 3** zijn de rekenresultaten te vinden in de vorm van een grafische weergave van geluidcontouren op 2 hoogten. De resultaten zijn *inclusief* de ingevolge artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 en artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek.

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Achterweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele positie in het plangebied.

4.2 Resultaten gecumuleerde geluidbelasting

De cumulatieve geluidbelasting dient te worden bepaald indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van de te onderscheiden bronnen wordt overschreden. De Wet geluidhinder stelt dat voor de cumulatie de zoneplichtige (spoor)wegen en de geluidbelasting ten gevolge van industrie en/of luchtvaart meegenomen dienen te worden.

Dit betekent dat in het kader van de Wet geluidhinder voor de onderhavige situatie formeel de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald hoeft te worden, omdat de enige (zoneplichtige) weg niet resulteert in een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

In het kader van een goed woon- en leefklimaat (geluidwering gevel) is in onderhavig onderzoek de gecumuleerde geluidsbelasting wel beschouwd incl. de 30 km/uur-wegen. De gecumuleerde rekenresultaten zijn te vinden in bijlage 4.

Uit bijlage 4 blijkt dat het plangebied geheel gelegen is binnen de 48 dB en 53 dB contour. Een normale gevel van een woning heeft een minimale geluidwering van 20 dB. Geconcludeerd kan worden dat het binnenniveau van 33 dB in het hele plangebied gewaarborgd is.

.

5 Conclusie

Namens opdrachtgever, de gemeente Lingewaal, is door Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het plangebied tussen de Vervoornlaan en de woning Achterweg 55 te Herwijnen. Op deze locatie wenst opdrachtgever de bouw van zes patiowoningen mogelijk te maken.

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de gezoneerde weg Achterweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele positie in het plangebied.

In het kader van de Wet geluidhinder hoeft voor onderhavige situatie de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald te worden, omdat de enige (zoneplichtige) weg niet resulteert in een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

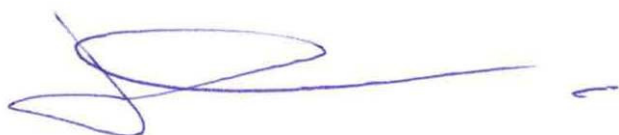
In het kader van een goed woon- en leefklimaat (geluidwering gevel) is in onderhavig onderzoek de gecumuleerde geluidsbelasting wel beschouwd incl. de 30 km/uur-wegen. Uit de rekenresultaten blijkt dat het plangebied geheel gelegen is binnen de 48 dB en 53 dB contour. Een normale gevel van een woning heeft een minimale geluidwering van 20 dB. Geconcludeerd kan worden dat het binnenniveau van 33 dB in het hele plangebied gewaarborgd is.

6 Bijlagen

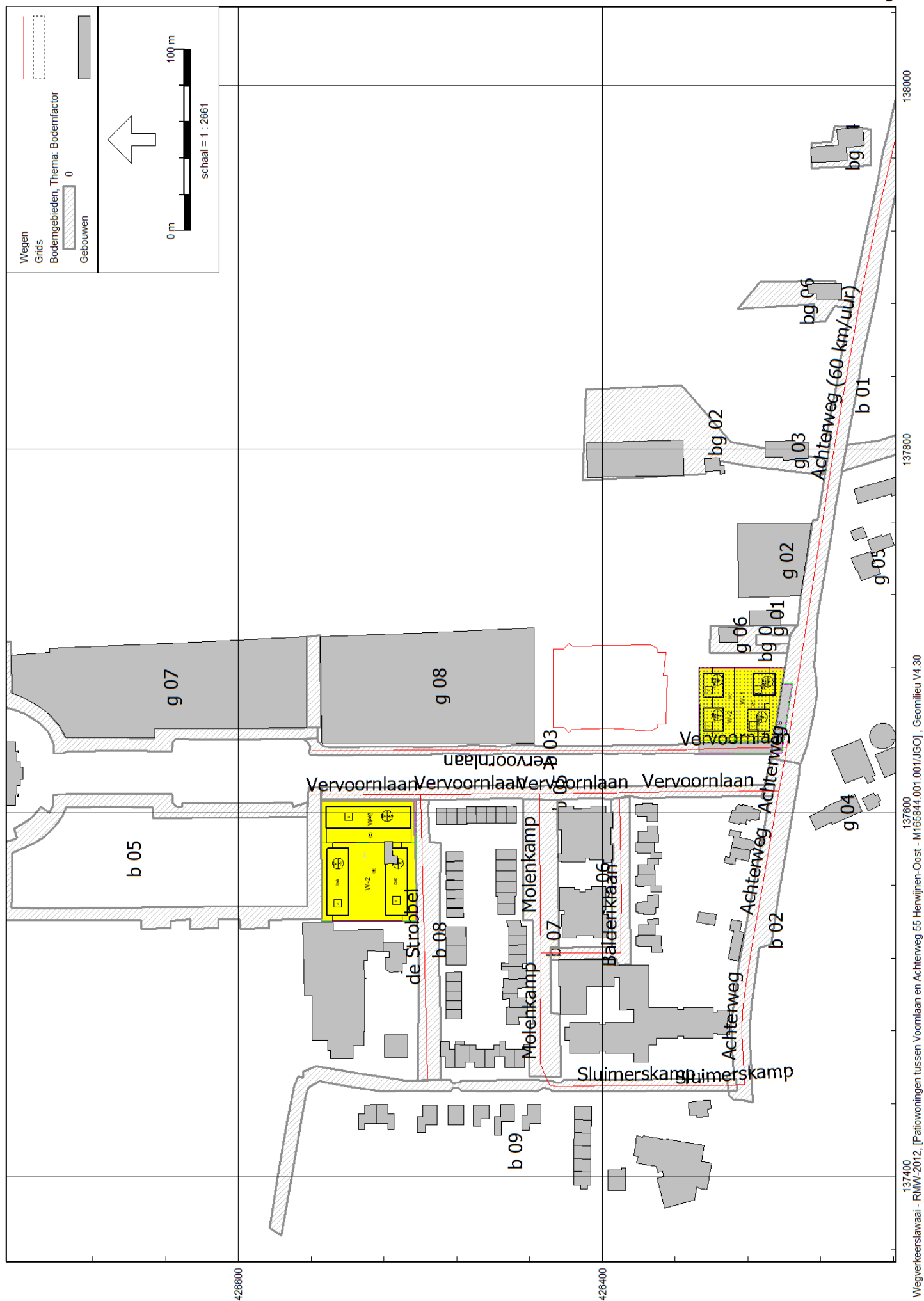
- 1) Figuren
- 2) Invoergegevens
- 3) Rekenresultaten
- 4) Gecumuleerde rekenresultaten
- 5) Verkeersgegevens

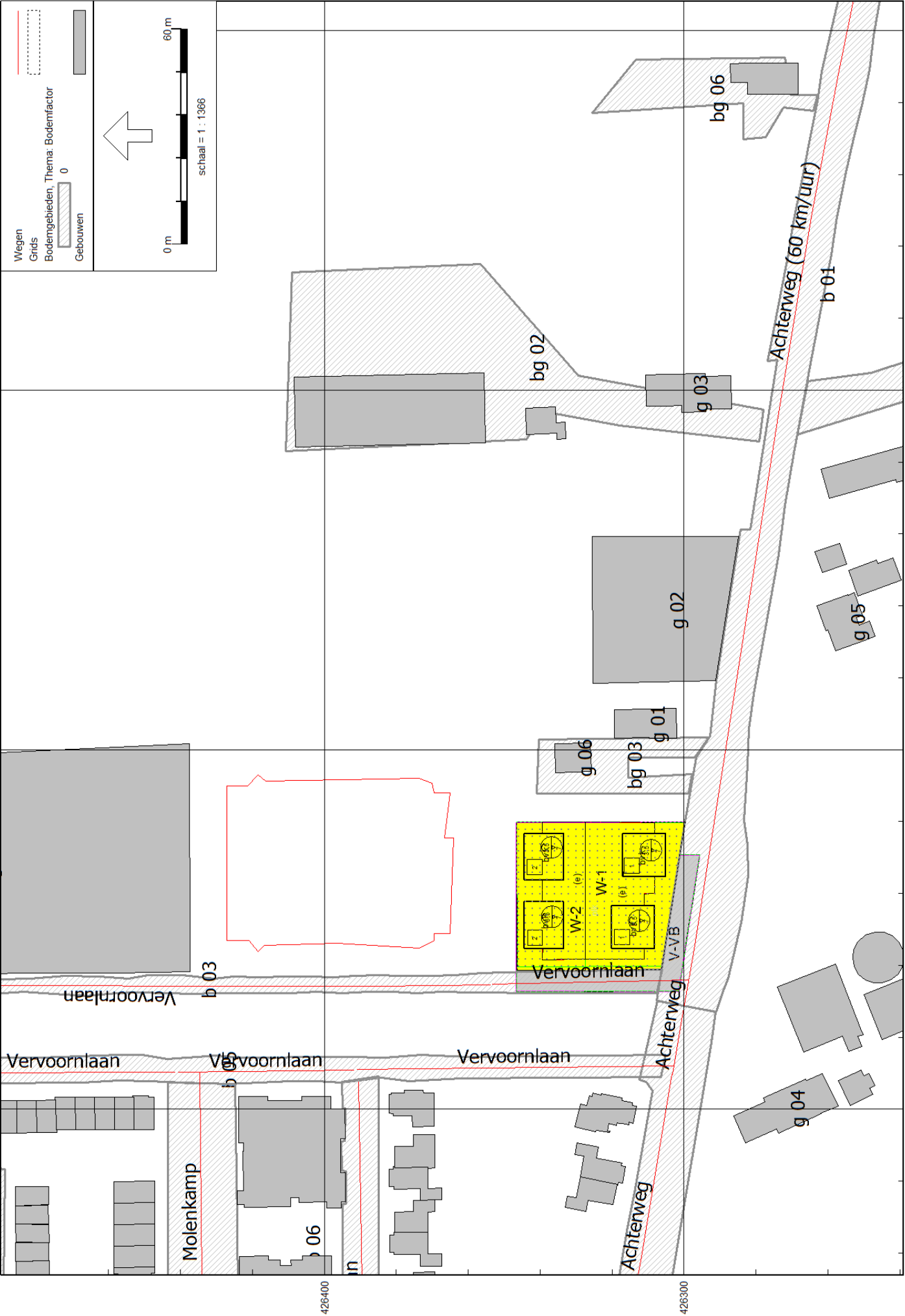
Aldus gedaan te goeder trouw, naar beste kennis en wetenschap en met in acht name van alle aan ondergetekende bekende omstandigheden.

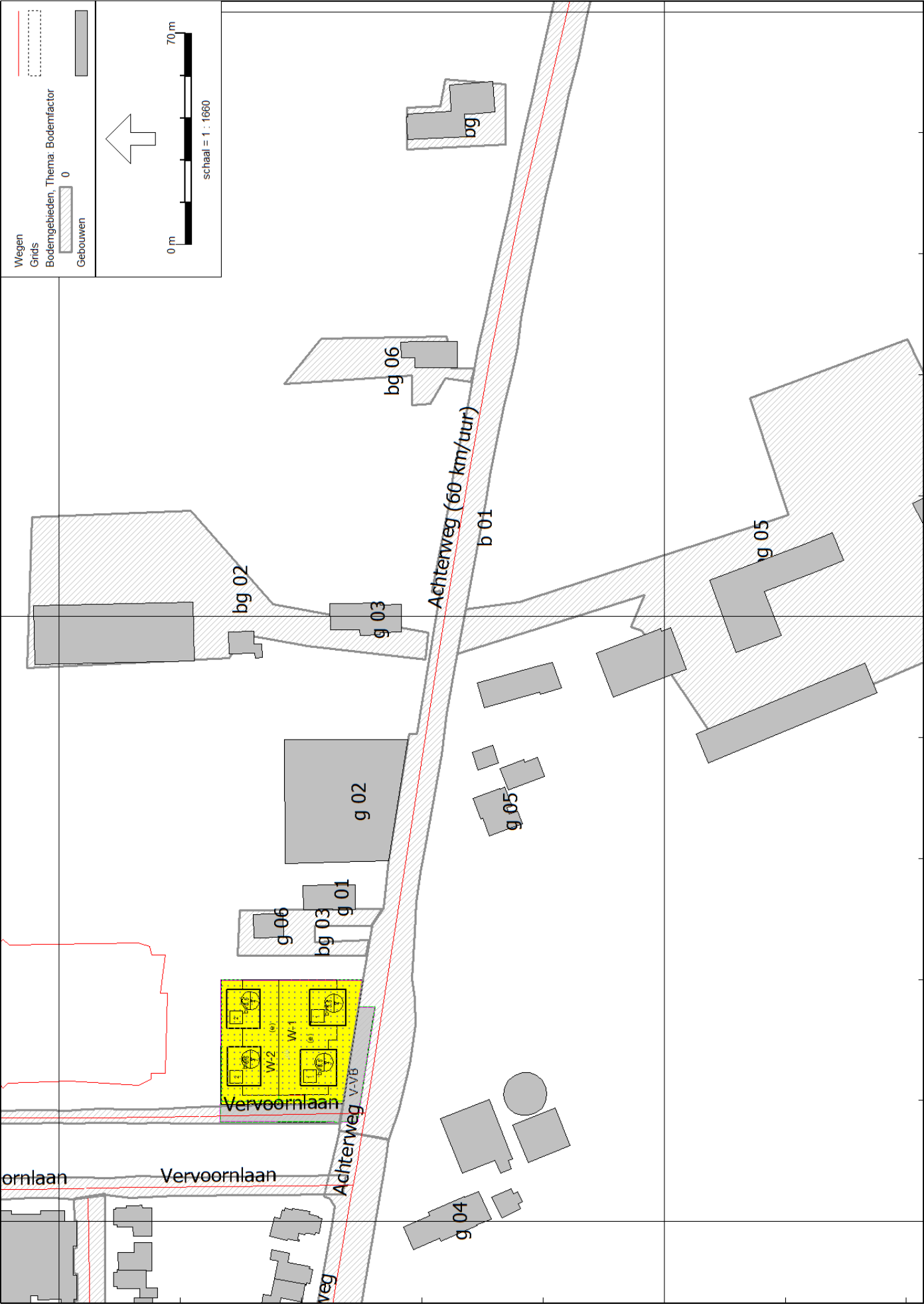
Opgemaakt te Baexem

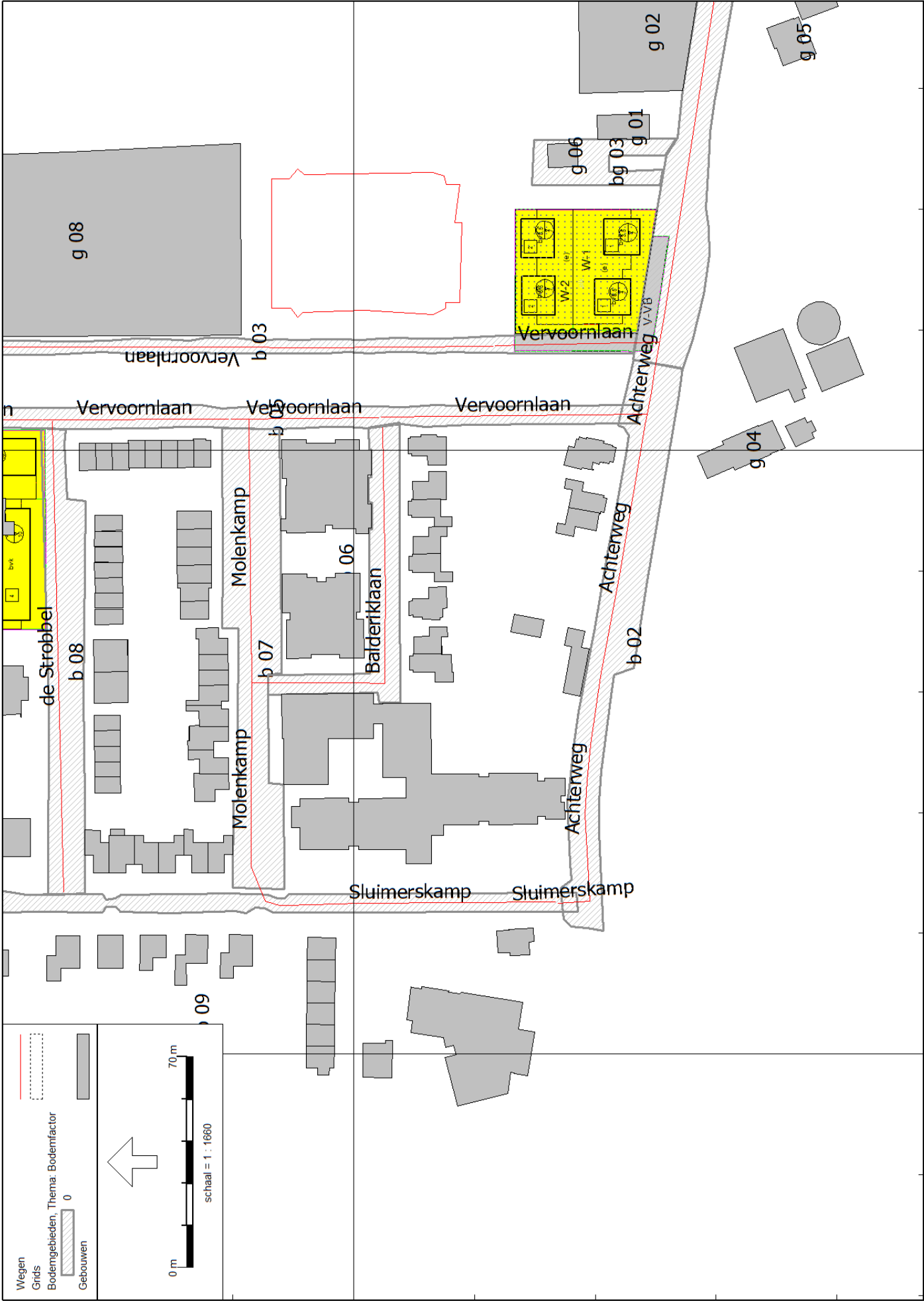
A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by a horizontal line and a small flourish.

J.A.M. Goertz-Habets BBA









137600

137400

426400

Model: M165844.001.001/JG0

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)
w 01	Achterweg	w0	60	60	60	151,00	6,61	3,63	0,77	98,56	99,24	98,15	0,84	0,43	0,93	0,60	0,33
w 02	Achterweg	w0	30	30	30	139,00	6,76	3,28	0,73	98,42	99,19	98,34	0,91	0,46	0,97	0,68	0,35
w 03	Achterweg	w0	30	30	30	104,00	6,76	3,27	0,73	97,89	98,91	97,79	1,21	0,62	1,30	0,90	0,47
w 04	Achterweg	w0	30	30	30	104,00	6,76	3,27	0,73	97,89	98,91	97,79	1,21	0,62	1,30	0,90	0,47
w 05	Vervoornlaan	w9a	30	30	30	12,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 06	Vervoornlaan	w9a	30	30	30	12,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 07	Vervoornlaan	w9a	30	30	30	36,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 08	Vervoornlaan	w9a	30	30	30	14,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 09	Vervoornlaan	w9a	30	30	30	186,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 10	Vervoornlaan	w9a	30	30	30	226,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 11	Balderiklaan	w9a	30	30	30	21,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 12	Molenkamp	w9a	30	30	30	173,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 13	Molenkamp	w9a	30	30	30	289,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 14	de Strobbe l	w9a	30	30	30	117,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 15	Sluimerskamp	w0	30	30	30	102,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--
w 16	Sluimerskamp	w9a	30	30	30	102,00	6,61	3,93	0,62	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--

Model: M165844.001.001/JG0
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%ZV(N)
w 01	0,92
w 02	0,69
w 03	0,92
w 04	0,92
w 05	--
w 06	--
w 07	--
w 08	--
w 09	--
w 10	--
w 11	--
w 12	--
w 13	--
w 14	--
w 15	--
w 16	--

Model: M165844.001.001/JG0
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
	weg	0,00
b 01	Achterweg	0,00
b 02	Achterweg	0,00
b 03	Vervoornlaan	0,00
b 04	Vervoornlaan	0,00
b 05	Vervoornlaan	0,00
b 05	Sluimerskamp	0,00
b 06	Balderiklaan	0,00
b 07	Molenkamp	0,00
b 08	de Strobbel	0,00
b 09	Sluimerskamp	0,00
bg 02	erfverharding	0,00
bg 03	erfverharding	0,00
bg 04	erfverharding	0,00
bg 05	erfverharding	0,00
bg 06	erfverharding	0,00

Model: M165844.001.001/JGO
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

[illegible]

Model: M165844.001.001/JGO
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

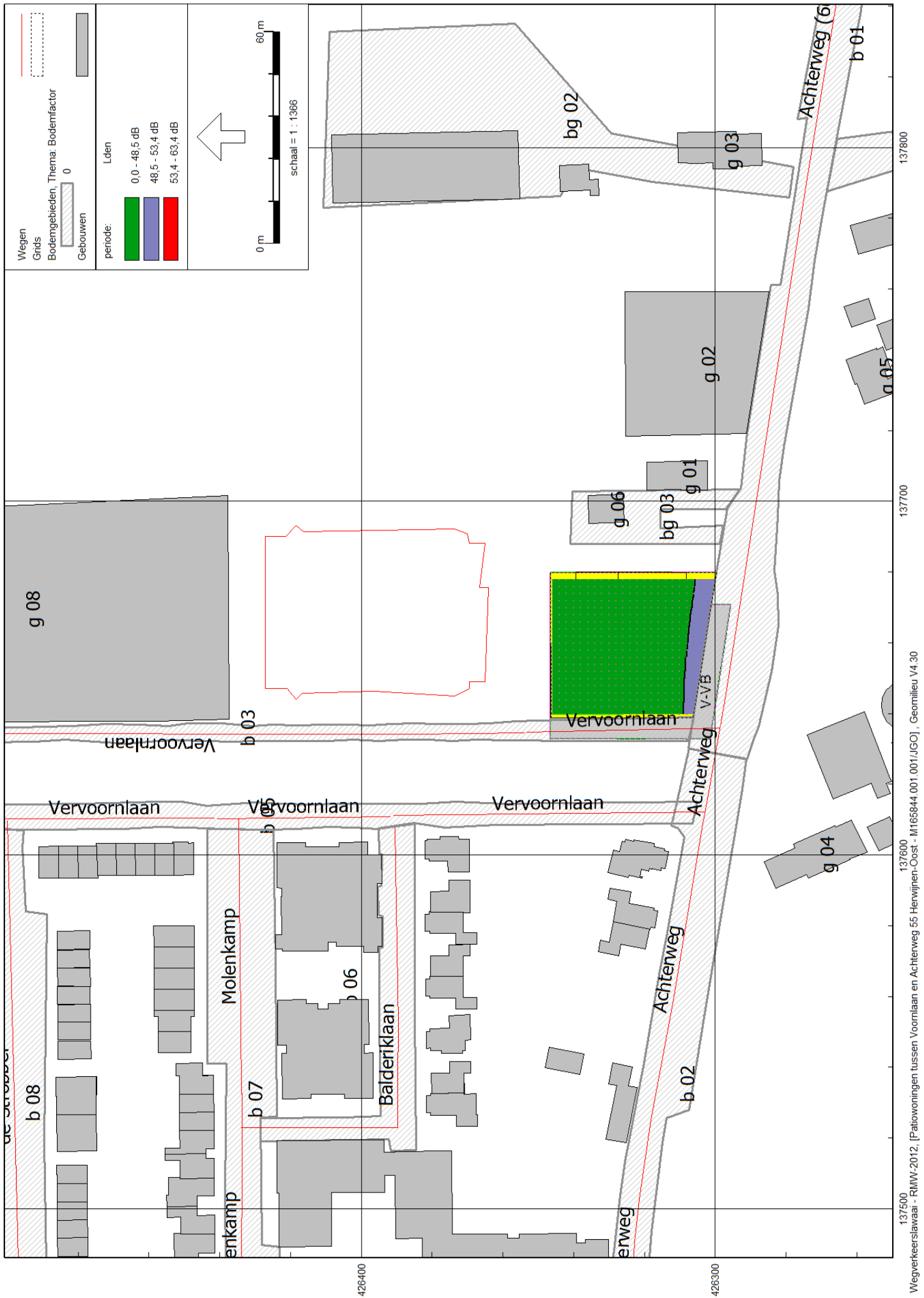
[illegible]

Model: M165844.001.001/JG0
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	DeltaX	DeltaY
g 01	Plangebied	4,50	0,00	2	2







Janine Goertz-Habets

Onderwerp: FW: Verkeersgegevens
Bijlagen: LL-verkeer 2025-herwijnen oost.dbf; LL-verkeer 2025-herwijnen oost.shp; LL-verkeer 2025-herwijnen oost.shx

Van: Evert Kuijs [mailto:E.Kuijs@ODRivierenland.nl]
Verzonden: vrijdag 27 oktober 2017 16:23
Aan: Janine Goertz-Habets <jgoertz@aelmans.com>
Onderwerp: RE: Verkeersgegevens

Bijlage 5

Geachte mevrouw Goertz/ beste Janine,

Hierbij mail ik een shape-bestand met verkeersprognoses 2025 uit het regionale verkeersmodel. Welke ruimtelijke ontwikkelingen daarin wel en niet zijn meegenomen dat weet ik niet. Dat weet de gemeente Lingewaal. Als ik de gegevens zie, dan heb ik het vermoeden dat er geen ontwikkelingen ten oosten van de Vervoornlaan zijn inbegrepen.

Ter informatie kan ik nog melden dat de gemeenten en Goudappel Coffeng momenteel bezig zijn met een actualisatie van het regionale verkeersmodel. Of dit al enkele resultaten heeft opgeleverd dat weet ik niet. Daarvoor verwijs ik ook naar de gemeente Lingewaal.

Met vriendelijke groet,

Evert Kuijs

Adviseur Geluid
Afdeling Specialisten en Advies



Omgevingsdienst
Rivierenland

Adres: Burg. Van Lidth de Jeudelaan 3, 4001 VK Tiel
Postadres: Postbus 6267, 4000 HG Tiel
Telefoon: alg. 0344-579314 - mob. 06-4684 9674
Mailadres: e.kuijs@odrivierenland.nl

Werkzaam op maandag t/m vrijdag



Save a tree...please don't print this e-mail *unless you really need to*

Van: Janine Goertz-Habets
Verzonden: woensdag 25 oktober 2017 14:20
Aan: 'Jos Snoeijs' <J.Snoeijs@ODRivierenland.nl>
Onderwerp: Verkeersgegevens,

Geachte heer Snoeijs,

Ten behoeve van akoestisch onderzoek had ik graag verkeersgegevens. Het plangebied is gelegen tussen de Vervoornlaan en Achterweg 55 te Herwijnen. Wij beschikken over verkeersgegevens gebaseerd op het verkeersmodel voor het jaar 2025. Heeft u recentere verkeersgegevens? Daarnaast is mijn vraag of dat in het verkeersmodel al rekening is gehouden met de achterliggende ontwikkeling van woningen. In de bijgevoegde pdf heb ik de benodigde wegen zichtbaar gemaakt.