

Van Dun Advies B.V.
t.a.v. dhr. F. v/d Aalst
Dorpsstraat 54
5113 TE Ulicoten

bezoekadres

Adriaan van Bergenstraat 95
4811 SN Breda

telefoon

(076) 888 13 56

mobiel

(06) 16 04 57 48

e-mail

info@gbsmilieuadvies.nl

internet

www.gbsmilieuadvies.nl

Plaats en datum

Breda, 14 januari 2019

Betreft

Aanvullende berekening indirecte hinder Smits Pluimvee en Eieren II B.V. Mosstraat 23 te Rijen

Referentie

Baai0063.v1

Geachte heer van der Aalst,

In aanvulling op het akoestisch onderzoek met kenmerk (Raai0063.v2, d.d. 20-11-2017) zal in onderstaande paragrafen een extra berekening uitgevoerd worden voor het bepalen van de indirecte hinder ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen als gevolg van Smits Pluimvee en Eieren II B.V. De aanleiding van deze berekening komt voort uit de zienswijze welke zijn ingebracht op het akoestisch onderzoek met kenmerk: Raai0063.v2, d.d. 20-11-2017. Beide zienswijze hebben betrekking op de indirecte hinder. De zienswijze worden hieronder in het kort weergegeven:

- Er wordt gesteld dat de snelheid van 30 km/h te laag is omdat op de weg 60 km/h mag worden gereden.
- In het akoestisch onderzoek wordt ervan uit gegaan dat het verkeer in oostelijke richting rijdt.

Toetsingskader

Indirecte hinder

Op 29 februari 1996 is door het ministerie van VROM een Circulaire (“de schrikkelcirculaire”) uitgebracht in verband met toetsing van voertuigbewegingen van en naar de inrichting (“indirecte hinder”). Ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen mag de geluidbelasting ten gevolge van indirecte hinder een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet overschrijden. Er geldt een maximale grenswaarde van 65 dB(A). Indien de geluidbelasting zich tussen de voorkeursgrenswaarde en maximale grenswaarde bevindt, dient een binnenniveau in de betrokken woningen van 35 dB(A) te worden gegarandeerd.

Indirecte hinder

In het akoestisch onderzoek met kenmerk: Raoi0063.v2, d.d. 20-11-2017 is de indirecte hinder vanwege wegverkeer van en naar de inrichting bepaald ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen. Hiervoor is gebruik gemaakt van het akoestisch rekenmodel. Als passagesnelheid is 30 km/h aangehouden. In het akoestisch onderzoek met kenmerk: Raoi0063.v2, d.d. 20-11-2017 is gekozen om alle voertuigen de maatgevende woningen 2 maal te laten passeren (worstcase). Hierbij is ervan uitgegaan dat de voertuigen komen uit en vertrekken in oostelijke richting.

In de ingediende zienswijze wordt gesteld dat de snelheid van 30 km/h te laag is omdat op de weg 60 km/h mag worden gereden. Er is gerekend met 30 km/h omdat rekening is gehouden met het optrekken en afremmen van de motorvoertuigen ook al geldt er een maximale snelheid van 60 km/h op de Mosstraat. De afstand van de inrichting naar de woningen aan de Mosstraat 25 en 34 bedraagt maximaal 50 meter en de afstand van de inrichting naar de woning aan de Mosstraat 19 bedraagt 120 meter. Daarnaast geldt dat bij een hogere snelheid (60 km/h i.p.v. 30 km/h) de geluidbelasting afneemt vanwege een kortere bedrijfsduurcorrectie. Tevens is rekening gehouden met een bronvermogen van de motorvoertuigen van: 96 dB(A) voor de lichte- en 106 dB(A) voor de zware motorvoertuigen horende bij 30 km/h, rekening houdend met het optrekken en afremmen van de motorvoertuigen (worstcase). Het bronvermogen van de motorvoertuigen bij 60 km/h (zonder optrekken en afremmen) neemt echter niet toe.

In onderhavige situatie is een extra berekening van de indirecte hinder uitgevoerd waarbij is gekozen om alle voertuigen de maatgevende woning 2 maal te laten passeren (worstcase). Hierbij wordt ervan uitgegaan dat alle voertuigen komen uit en vertrekken in westelijke richting (zie bijlage 1 voor een visuele weergave). Hierbij is uitgegaan van dezelfde aantallen motorvoertuigen voor de indirecte hinder zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek met kenmerk: Raoi0063.v2, d.d. 20-11-2017.

Berekeningen

De indirecte hinder vanwege wegverkeer van en naar de inrichting bedraagt maximaal 47 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de woning aan de Mosstraat 19, zie bijlage 2 en 3 voor de modelgegevens en de rekenresultaten van de indirecte hinder.

Conclusie

Indirecte hinder

De indirecte hinder vanwege wegverkeer van en naar de inrichting bedraagt maximaal 47 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de woning aan de Mosstraat 19. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde wordt derhalve niet overschreden.

In de bijlage bij deze brief treft u aan:

- Bijlage 1: Figuur indirecte hinder incl. waarneempunten
- Bijlage 2: Modelgegevens indirecte hinder
- Bijlage 3: Rekenresultaten indirecte hinder

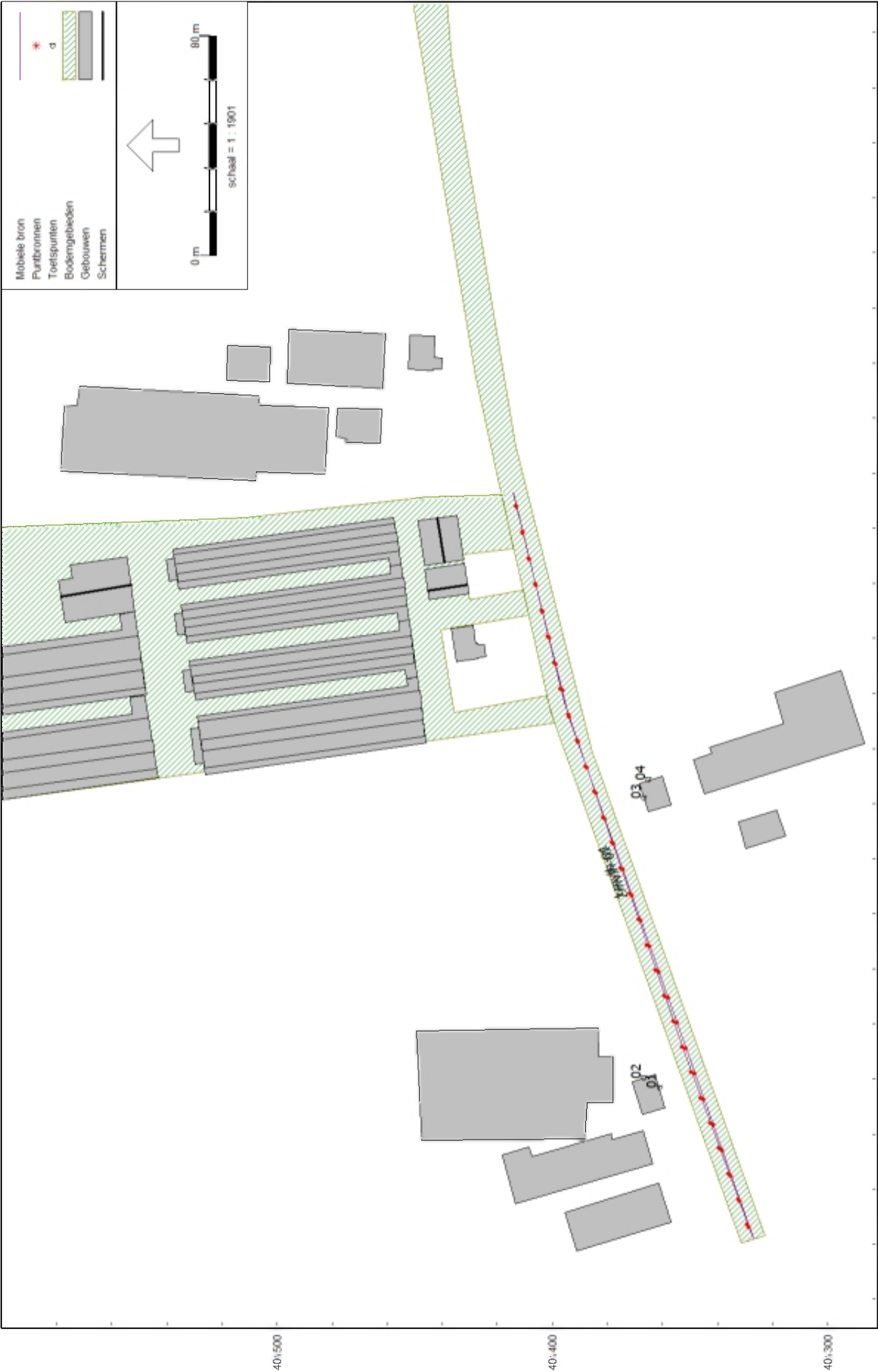
Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Gbs Milieuadvies



Ing. J. Gildbrandsen

Bijlage 1



Industrielawaai - IL_a [versie van Omgeving Mosstraat - Rbs (extra berekening) indirecte hinder], Geomileu V4.30

Modelgegevens, bronnen
Indirecte hinder

Bijlage 2

Naam	Omschr.	ISO M.	ISO H	Gem.snelheid	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lengte
Zwv1h-01	Zware motorvoertuigen (30 km/h)	0,00	1,00	30	0,00	90,70	93,00	94,20	98,00	100,70	100,30	96,40	88,60	105,98	31,49	--	--	284,92
Lwv1h-01	Lichte motorvoertuigen (30 km/h)	0,00	0,75	30	58,00	62,60	82,00	80,70	86,90	91,30	91,40	87,10	78,60	96,11	35,65	--	--	284,42

Naam	Omschr.	ISO M.	ISO H	Gem.spelheid	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Aantal (D)	Aantal (A)	Aantal (N)	Lengte
Zwv1h-01	Zware motorvoertuigen (30 km/h)	0,00	1,00	30	0,00	90,70	93,00	94,20	98,00	100,70	100,30	96,40	88,60	105,98	26	--	--	284,92
Lwv1h-01	Lichte motorvoertuigen (30 km/h)	0,00	0,75	30	58,00	62,60	82,00	80,70	86,90	91,30	91,40	87,10	78,60	96,11	10	--	--	284,42

Bijlage 3

Rapport: Resultatentabel
Model: Rbs (extra berekening) indirecte hinder
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Indirecte hinder
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	Mosstraat 19	1,50	46,7	--	--	46,7
01_B	Mosstraat 19	5,00	47,1	--	--	47,1
02_A	Mosstraat 19	1,50	42,7	--	--	42,7
02_B	Mosstraat 19	5,00	43,5	--	--	43,5
03_A	Mosstraat 34	1,50	45,7	--	--	45,7
03_B	Mosstraat 34	5,00	46,3	--	--	46,3
04_A	Mosstraat 34	1,50	42,0	--	--	42,0
04_B	Mosstraat 34	5,00	42,8	--	--	42,8