



Besluit hogere grenswaarde

(Wet geluidhinder)

Zaaknummer : OIR-2018-0025
Documentnummer : 18.S006217
Datum aanvraag : 9 januari 2018
Datum besluit : 25 juni 2018

Burgemeester en wethouders van Oirschot,

gezien de aanvraag om : ontheffing hogere grenswaarde geluid verkeerslawaaï
aan het adres : Spoordonkseweg 133 in Oirschot
op het kadastraal perceel : gemeente Oirschot
sectie/nummer(s) : H 1071

overwegende dat:

- een ontheffing hogere waarde Wet geluidhinder wordt gevraagd;
- de ontheffing nodig is voor het realiseren van dit project vanwege het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid zoals beschreven in artikel 19.7.1 van het bestemmingsplan "Buitengebied fase II 2013" ten behoeven van het splitsen van een langgevelboerderij in twee woningen;
- om het project te kunnen realiseren een ontheffing hogere waarde Wet geluidhinder noodzakelijk is;
- de beslissing op deze aanvraag ontheffing moet worden genomen vooraf aan of gelijktijdig met de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan;
- het college van burgemeester en wethouders bevoegd gezag is om op de aanvraag hogere waarde te beslissen;
- de aanvrager belanghebbende is voor deze aanvraag;
- wij van oordeel zijn dat de aanvraag voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de aanvraag. De aanvraag is dan ook ontvankelijk en in behandeling genomen;
- gelet op de inhoudelijke overwegingen zoals opgenomen in bijlage 1 van dit besluit geen weigeringsgronden zijn voor deze aanvraag;
- met betrekking tot de voorbereiding van een beschikking op een aanvraag om ontheffing de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht moet worden gevolgd, in combinatie met het bepaalde in hoofdstuk 110c van de Wet geluidhinder;
- het ontwerpbesluit tot het verlenen van de ontheffing met de op 9 januari 2018 ontvangen aanvraag om hogere grenswaarde Wet geluidhinder en de daarbij behorende bescheiden van donderdag 3 mei tot en met woensdag 13 juni 2018 gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage hebben gelegen en tijdens deze termijn door eenieder zienswijzen naar voren worden kon gebracht;
- in deze periode geen zienswijzen zijn ingediend;
- gelet op het vorenstaande, dan ook geen redenen zijn om de ontheffing niet te verlenen;
- het vaststellen van deze hogere grenswaarde niet inhoudt dat hiermee is voldaan aan de bepalingen in andere wetten, besluiten, verordeningen, etc. (zoals de Woningwet, Bouwbesluit, Bouwverordening en bestemmingsplan);
- gelet op de bepalingen van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder de hogere waarde kan worden verleend;



besluiten:

- de zuidgevel van de woningen gelegen aan de Spoordonkseweg moeten worden uitgevoerd als dove gevel waarin (in geluidgevoelige ruimten) geen te openen delen aanwezig mogen zijn. Gevel moet een karakteristieke geluidwering hebben die ten minste voldoet aan de NEN 5077;
- voor dit project hogere waarden Wet geluidhinder vast te stellen conform de geluidbelasting in onderstaande tabel 1:

Hogere waarde(n) Spoordonkseweg 133a en 133b						
Vanwege wegverkeerslawaai van de Spoordonkseweg in Oirschot						
Waarneempunt (wnp)	Rijks-driehoeks-coördinaten		Aantal woningen/andere geluidgevoelige bestemmingen waarop wnp betrekking heeft	Waarneem hoogte	Geluidbelasting voor maatregelen/ na maatregelen in dB (inclusief aftrek in geval van wegverkeer)	Geluidbelasting na maatregelen en/of Verzochte hogere waarden in dB (inclusief aftrek in geval van wegverkeer)
	x	y				
o 01	146286	392297	1	1,5	56/56	Dove gevel
				4,5	56/56	Dove gevel
o 02	146290	392302		1,5	52/52	52
				4,5	53/53	53
o 04	146273	392293	1	1,5	56/56	Dove gevel
				4,5	56/56	Dove gevel
o 05	146265	392297		1,5	51/51	51
				4,5	52/52	52
Opmerkingen: Voor de ligging van de waarneempunten wordt verwezen naar de tekening in het akoestisch rapport behorende bij dit besluit (zie bijlage 2)						

Tabel 1

- aan dit besluit de voorwaarde te verbinden dat voor gevels van de woningen met een cumulatieve geluidbelasting (exclusief correctie ingevolge artikel 110g Wgh) van meer dan 53 dB door middel van voldoende gevelisolatie zal worden gezorgd voor een niveau van 33 dB in de verblijfsruimten van de woningen;
- doeltreffende maatregelen gericht op het verminderen van de vanwege de Spoordonkseweg te verwachten geluidbelasting op de gevel van de woningen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zijn niet mogelijk of ontmoeten overwegende bezwaren van landschappelijke, verkeerskundige stedenbouwkundige en financiële aard.



Kempengemeenten

Alle bijlagen en gewaarmerkte stukken maken deel uit van dit besluit.
Een overzicht van de bijlagen is opgenomen in bijlage 2.

Namens burgemeester en wethouders van Oirschot,


Bart Bierens

Samenwerking Kempengemeenten,
Afdeling VTH, Teamcoördinator Vergunningen

Bent u het oneens? Beroep mogelijk.

Binnen zes weken na de dag waarop dit besluit ter inzage is gelegd, kan beroep worden ingesteld. Het beroepschrift moet naam en adres bevatten, duidelijk maken tegen welk besluit beroep wordt ingesteld en gemotiveerd, gedateerd en ondertekend zijn. Het beroepschrift moet worden gericht aan de Rechtbank Oost-Brabant (Postbus 90125, 5200 MA 's-Hertogenbosch).

Voor deze procedure bij de rechtbank is griffierecht verschuldigd. Burgers kunnen ook digitaal beroep instellen bij de rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Kijk op deze site voor de voorwaarden.

Indiening van een beroepschrift houdt niet in dat de werking van het besluit wordt uitgesteld. Daarom kan aan de voorzieningenrechter worden gevraagd een voorlopige voorziening te treffen (verzoek om schorsing van het besluit). Zo'n verzoek kan alleen worden ingediend als ook beroep is ingesteld.

Bijlage 1

Inhoudelijke overwegingen

Aan het besluit tot het vaststellen van hogere waarde Wet geluidhinder liggen de volgende inhoudelijke overwegingen ten grondslag:

Aanleiding

Burgemeester en wethouders van Oirschot zijn voornemens om toepassing te geven aan de wijzigingsbevoegdheid zoals beschreven in artikel 19.7.1 van het bestemmingsplan "Buitengebied fase II 2013" ten behoeven van het splitsen van een langgevelboerderij aan het adres Spoordonkseweg 133 in Oirschot. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 1 nieuwe woning mogelijk. Het plan is gelegen binnen de zone als bedoeld in artikel 74 Wet geluidhinder van de Spoordonkseweg. De geluidbelasting op de gevels van deze woning overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als gevolg van het verkeer op de Spoordonkseweg. Om het bestemmingsplan te kunnen realiseren moet voor de woning een hogere waarde Wet geluidhinder worden vastgesteld. Daarvoor moet een procedure hogere waarden Wet geluidhinder als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 2 van de Wabo gevoerd worden.

Coördinatie

Deze ontwerpbeschikking Wet geluidhinder wordt vooraf aan of tenminste gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

Algemeen

Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan "Bestemmingsplan buitengebied, d.d. 20 maart 2013"

Het plangebied ligt binnen de zones, krachtens artikel 74 Wet geluidhinder, van de Spoordonkseweg (60km/uur) en Langendonksedijk (60 km/uur). Voor dit plan, dat voorziet in de realisatie van een nieuwe woning, is niet eerder een besluit hogere waarde Wet geluidhinder vastgesteld.

Voor het plan is akoestisch onderzoek hogere grenswaarde Wet geluidhinder opgesteld door Greten Raadgevende Ingenieurs, d.d. 17 november 2017 met rapportnummer Rakv495aaA0.fa.

Voor de Langendonksedijk geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de woningen overschrijdt.

Voor de Spoordonkseweg geldt dat de geluidbelasting op de woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de maximale ontheffingswaarde van 53 dB L_{den} overschrijdt. De hoogste berekende toetsingswaarde met aftrek (5 dB) bedraagt 56 dB L_{den} op de voorgevel aan de zuidzijde van de woningen. Op de zijgevels wordt alleen de voorkeursgrenswaarde overschreden. De op de zijgevels berekende toetsingswaarde bedraagt ten hoogste 53 dB L_{den} aan de oostzijde en ten hoogste 52 dB L_{den} aan de westzijde. Op de achtergevel aan de noordzijde van woningen wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

Artikel 83 lid 1 biedt de mogelijkheid om een hogere grenswaarde vast te stellen tot een waarde van maximaal 53 dB voor woningen in buiten stedelijk gebied. Aangezien de toetsingswaarde berekend op de voorgevel aan de zuidzijde van de woning 56 dB bedraagt (meer dan de maximale ontheffingswaarde) kan hiervoor geen hogere waarde verleend worden.

Voor een dove gevel gelden de grenswaarden van de Wet geluidhinder niet.

In de aanvraag wordt daarom voorgesteld deze gevel uit te voeren als een dove gevel als bedoeld in artikel 1b, lid 4 van de Wet geluidhinder.

Onder een dove gevel wordt verstaan:



- a. *een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB(zonder aftrek artikel 110g Wgh), alsmede*
- b. *een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.*

Toetsing

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in werking getreden. Ingevolge artikel 110a Wet geluidhinder zijn burgemeester en wethouders bevoegd om binnen de grenzen van hun gemeente een hogere waarde vast te stellen voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting.

De Wet geluidhinder geeft de kaders aan waarbinnen een hogere waarde verleend kan worden. De provincie had voor de invulling van dit kader beleid opgesteld. Met het overgaan van het bevoegd gezag heeft de gemeente Oirschot het provinciaal beleid voortgezet en vast gelegd in de notitie "Ontheffingenbeleid hogere waarde procedure Wet geluidhinder gemeente Oirschot" (maart 2007). Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wet geluidhinder en aan de in het beleidsstuk genoemde voorwaarden. Deze voorwaarden zijn als volgt:

- ☐ bronmaatregelen zijn niet mogelijk;
- ☐ stedenbouwkundige maatregelen zijn niet mogelijk;
- ☐ verkeerskundige maatregelen zijn niet mogelijk;
- ☐ landschappelijke bezwaren;
- ☐ financiële overwegingen.

Een aanvullende voorwaarde is dat bij iedere ontheffing de woning zal moeten beschikken over ten minste één geluidluwe gevel en dat er bij de indeling rekening wordt gehouden met de geluidbelaste zijde (tenminste één geluidgevoelige ruimte aan de geluidluwe gevel).

Het ontheffingsverzoek is aan de volgende van toepassing zijnde ontheffingskaders getoetst.

Verkeerskundige overwegingen

Bronmaatregelen als het toepassen van geluid reducerend wegdek, het verlagen van verkeersintensiteiten en het aanpassen van de maximale snelheid en het veranderen van de verkeerssamenstelling zijn te beschouwen als verkeers- en vervoerskundige activiteiten. In voorliggende situatie zijn verkeersmaatregelen zoals bovenstaand omschreven niet realistisch om de geluidsbelasting tot onder de voorkeursgrenswaarde te verminderen omdat het initiatief om slechts één woning gaat en daardoor financieel en technisch niet realistisch wordt geacht.

Financiële overwegingen

Bron- en overdrachtsmaatregelen brengen extra kosten met zich mee. Dit is echter niet altijd een argument om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde. Aan de hand van een afweging, tussen de kosten van de maatregelen en het effect van de maatregelen moet de doelmatigheid van de maatregel bepaald worden. Zo zal een geluidsscherm eerder financieel haalbaar zijn als er veel woningen bij het plan betrokken zijn. Hetzelfde geldt ook voor een geluid reducerend wegdek. Bij slechts weinig woningen, of zoals in dit geval slechts één woning zal de doelmatigheid afnemen en zullen de kosten van de gevelisolatie lager zijn dan de bron- en overdrachtsmaatregelen.

Beoordeling maatregelen

Bronmaatregelen

De woning heeft een geluidbelasting van meer dan 48 dB. Bij bronmaatregelen wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker (verkeer) gereduceerd kan worden. Mogelijke maatregelen zijn stillere voertuigen, verlaging van de maximum snelheid of een geluid reducerend 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 plan geen invloed uitoefenen. Verlagen van de snelheid is gezien de functie van de weg ook niet gewenst.

Geluid reducerend wegdek: Een vermindering van het geluid dat de banden op het wegdek veroorzaken is te realiseren door het toepassen van een geluid reducerend wegdek. Het toepassen van een stiller wegdek ontmoet overwegende bezwaren van Financiële aard. Het is vanuit financieel oogpunt niet realistisch dat het bouwplan de extra die dit met zich meebrengt kan dragen. Het is om verkeerskundige, technische en financiële redenen niet mogelijk om met bronmaatregelen de geluidbelasting voldoende omlaag te brengen.

Overdrachtsmaatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of tussen geluidbron en ontvanger de geluidoverdracht belemmerd kan worden. Het ter plaatse van het plangebied aanleggen van een geluidwal of geluidscherm gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de hoogst toelaatbare geluidbelasting ontmoet in de onderhavige situatie overwegende bezwaren van Landschappelijke, Stedebouwkundige en Financiële aard. Het plaatsen van afscherming langs de Spoordonkseweg is landschappelijk en stedebouwkundig niet aanvaardbaar en op grond van de Regeling doelmatigheid niet financieel doelmatig.

Gevelmaatregelen

Omdat bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van landschappelijk, stedenbouwkundige of financiële aard resteren alleen maatregelen aan de gevel bij de ontvanger.

De karakteristieke geluidwering van de gevels moet voldoen aan het Bouwbesluit.

De zuidgevel van de woningen moet worden uitgevoerd als dove gevel waarin, in geluidgevoelige ruimten, geen te openen delen aanwezig mogen zijn en met een karakteristieke geluidwering die ten minste voldoet aan de NEN 5077. Bij de bouwaanvraag moet middels een berekening geluidwering gevels worden aangetoond dat de binnenwaarde voldoet aan het Bouwbesluit. Volgens het Bouwbesluit dient de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A,k}$ voor verblijfsgebieden in een woning minimaal de in het vastgestelde hogere waarde besluit opgenomen hoogste toelaatbare geluidbelasting minus 33 dB bedragen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat een gevel bij een normale bouwkundige opzet aan de minimaal vereiste $G_{A,k}$ van 20 dB voldoet, waardoor er bij een geluidbelasting die, exclusief correctie ingevolge artikel 110g Wgh, groter is dan 53 dB, aanvullende maatregelen nodig zijn om te kunnen voldaan aan het maximale binnen niveau van 33 dB.

De (gecumuleerde) geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woning bedraagt maximaal 61 dB (exclusief correctie artikel 110g Wgh). Dit betekent dat de voorzijde van de woning voorzien moet worden van gevelisolatie met een minimale geluidsreductie van 28 dB en de zijgevel met een gevelisolatie met een minimale geluidsreductie van 25 dB.

Aanvullende maatregelen

De achtergevel aan de noordzijde van de woningen is een geluidluwe gevel. De indeling van de woningen moet zo worden vormgegeven dat geluidgevoelige ruimten zo veel als mogelijk aan deze geluidluwe zijde gesitueerd worden



Conclusie

Voor de voorgevel aan de zuidzijde van de woning kan geen hogere waarde Wet geluidhinder verleend worden aangezien de toetsingswaarde berekend op de gevel van de woning meer bedraagt dan de maximale ontheffingswaarde. De zuidgevel moet daarom worden uitgevoerd als een dove gevel als bedoeld in artikel 1b, lid 4 van de Wet geluidhinder met een gevelisolatie met een minimale geluidsreductie van 28 dB.

Gelet op de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en de notitie "Provinciaal ontheffingenbeleid hogere waarde procedure Wet geluidhinder" (maart 2007)", is het noodzakelijk een ontheffing hogere grenswaarden vast te stellen zoals opgenomen in tabel 1. Daarnaast moet de zijgevel van de woning worden uitgevoerd met gevelisolatie met een geluidsreductie van tenminste 25 dB.

Hogere waarde(n) Spoordonkseweg 133a en 133b						
Vanwege wegverkeerslawaaï van de Spoordonkseweg in Oirschot						
Waarneempunt (wnp)	Rijks-driehoeks-coördinaten		Aantal woningen/andere geluidgevoelige bestemmingen waarop wnp betrekking heeft	Waarneem hoogte	Geluidbelasting voor maatregelen/ na maatregelen in dB (inclusief aftrek in geval van wegverkeer)	Geluidbelasting na maatregelen en/of Verzochte hogere waarden in dB (inclusief aftrek in geval van wegverkeer)
	x	y				
o 01	146286	392297	1	1,5	56/56	Dove gevel
				4,5	56/56	Dove gevel
o 02	146290	392302		1,5	52/52	52
				4,5	53/53	53
o 04	146273	392293	1	1,5	56/56	Dove gevel
				4,5	56/56	Dove gevel
o 05	146265	392297		1,5	51/51	51
				4,5	52/52	52

Opmerkingen: Voor de ligging van de waarneempunten wordt verwezen naar de tekening in het akoestisch rapport behorende bij dit besluit (zie bijlage 2)

Tabel 1

Bijlage 2

Documenten

De volgende documenten maken onderdeel uit van dit besluit:

Omschrijving

(indien van toepassing: bestandsnaam omgevingsloket)

**Datum
ontvangst**

**Ons
kenmerk**

17355-aanvraagformulier hogere grenswaarde Spoordonkseweg

18.S002244

(17355-aanvraagformulier hogere grenswaarde Spoordonkseweg.pdf)

Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï woningsplitsing
Spoordonkseweg 133 In Oirschot door Greten Raadgevende
Ingenieurs, d.d. 17 november 2017 met rapportnummer
Rakv495aaA0.fa

18.S003585

(printer2614_PRN2003_4164_001.pdf)

Aanvraag ontheffing Wet Geluidhinder

Verzoek bij voorkeur digitaal indienen

Naam van het project:	Wijzigingsplan, Spoordonkseweg 133
Adres van het project:	Spoordonkseweg 133, 5688 SP te Oirschot
Plaats van het project:	Oirschot
Aanvrager	
Naam:	R. Sanders
Contactpersoon	R. Sanders
Postbus/adres:	Kortenaarlaan 18
Postcode:	5688 CG
Plaats:	Oirschot
Telefoon:	0654342328
E-mailadres:	rob@rs3d.nl

Verzoek om afgifte van een ontheffing

☒ Wegverkeerslawaaï	Als bedoeld in de Wet geluidhinder: ☒ artikel 83 ☐ artikel 85 ☐ artikel 100a
☐ Spoorweglawaaï	Als bedoeld in de Wet geluidhinder: ☐ artikel 110a, lid 7 Als bedoeld in het Besluit geluidhinder: ☐ artikel 4.10
☐ Industrielawaaï	Als bedoeld de Wet geluidhinder. ☐ artikel 44 ☐ artikel 46 ☐ artikel 47 ☐ artikel 110a, lid 7

Gemachtigde

Naam:	Chris van der Heijden
Contactpersoon:	Chris van der Heijden
Postbus/adres:	Postel 8
Postcode:	5711 ET
Plaats:	Someren
Telefoon:	0493-745015
E-mailadres:	chrisvanderheijden@vandunadvies.nl
Extern bureau (eventueel)	Van Dun Advies B.V.
Contactpersoon extern bureau:	Chris van der Heijden
Telefoon:	0493-745015
E-mailadres:	chrisvanderheijden@vandunadvies.nl

Geldend bestemmingsplan						
2.	Naam en besluitdata geldend bestemmingsplan			Zie bijlage		
3.	Bestemming ontheffingspercelen			Zie bijlage		
4.	Huidig feitelijk gebruik van de ontheffingspercelen			Zie bijlage		
5.	Is reeds eerder ontheffing ex art. 76a, 83, 85, 100a Wgh voor dit plan of gebied verleend?			☒ Nee ☐ Ja		
6.	Is voor dit plan een ontheffing spoorweglawaai ex art. 8 Besluit geluidhinder spoorwegen verleend?			☒ Nee ☐ Ja, d.d. , kenmerk		
	Of ingevolge art. 106d Wgh een maximaal toelaatbare grenswaarde door de Minister van VROM vastgesteld?			☒ Nee ☐ Ja, d.d. , kenmerk		
7.	a. Is voor dit plan een ontheffing ex art. 47, 49, 50, 58, 66, 67, 68 of 110a, lid 7 industrielawaai verleend?			☒ Nee ☐ Ja, d.d. , kenmerk		
	b. Is voor dit plan reeds, ingevolge art. 63 Wgh een maximaal toelaatbare grenswaarde door de Minister van VROM vastgesteld?			☒ Nee ☐ Ja, d.d. , kenmerk		
8.	Heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan goedgekeurd?			☒ Nee ☐ Ja, d.d. , kenmerk		
In voorbereiding zijnde bestemmingsplan/projectbesluit in het kader van de WABO						
9.	Naam van het in voorbereiding zijnde plan:			Bestemmingsplan NL.IMRO.0823.wpbgsprdnkseweg133-ONT		
10.	Is het in voorbereiding zijnde plan behandeld in de PPC?			☐ Ja, advies d.d. Adviesnr. ☐ Nee, wel ingestuurd d.d. maar geen advies ☒ Nee, omdat het plan nog niet zo ver in procedure is		
11.	Heeft overleg plaatsgevonden over de noodzakelijke ontheffing/afwijking van het bestemmingsplan met de gemeenteraad			☐ Ja, d.d. , kenmerk ☒ Nee		
12.	Heeft overleg over het bestemmingsplan plaatsgevonden met de Provincie Noord-Brabant			☐ Ja, d.d. , met dhr./mw. ☒ Nee		
Verzochte hogere waarde(n)						
13.	Waarvoor worden hogere waarden aangevraagd?					
Vanwege wegverkeerslawaai/spoorweglawaai/industrielawaai (verwijderen wat niet van toepassing is)						
Waarneem-punt (wnp)	Rijks-driehoeks-coördinaten		Aantal woningen/andere geluidgevoelige bestemmingen waarop wnp betrekking heeft	Waarneem hoogte	Geluidbelasting voor maatregelen/ na maatregelen in dB (inclusief aftrek in geval van wegverkeer)	Geluidbelasting na maatregelen c.q. Verzochte hogere waarden in dB (inclusief aftrek in geval van wegverkeer)
	x	y				
133a	146286	392297	1	1,5/4,5	56	53
133b	146271	392293	1	1,5/4,5	56	53
Opmerkingen: De overbelaste gevels zal voorzien worden van dove gevels, conform advies akoestischrapport						

14.	<i>Is er ingeval van wegverkeer sprake van een stedelijk of buitenstedelijk gebied</i>	☐ Stedelijk ☒ Buitenstedelijk ☐ Beide
-----	--	---

Motivering verzoek	
Hoofdcriteria	
Overschrijding voorkeursgrenswaarde/zo klein mogelijk	
15. Welke varianten om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te verlagen zijn onderzocht? En zo ja, geef een schatting van de hieraan verbonden extra kosten?	Zie Akoestisch onderzoek d.d. 17-11-2017, nr. Rakv495aaA0.ta
a. Stedenbouwkundige maatregelen, zoals meer afstand tot de bron	☐ kosten ca. €
b. Bronmaatregelen, zoals stil wegdek of verkeersmaatregelen (verlaging snelheid of verkeersintensiteiten, wijziging samenstelling verkeer, wijziging route zwaar verkeer)	☐ kosten ca. €
c. Overdrachtsmaatregelen, zoals wallen of schermen	☐ kosten ca. €
d. Ontheffingscriteria industrielawaai:	☐ , kosten ca. €
e.	
16. Worden maatregelen getroffen?	☐ Zo ja, welke? ☐ Zo nee, ga naar 17
17. Waarom worden geen maatregelen getroffen?	
a. Vanwege stedenbouwkundige bezwaren	☐ (zie bijlage)
b. Vanwege financiële bezwaren	☐ (zie bijlage)
c. Vanwege landschappelijke bezwaren	☐ (zie bijlage)
d. Vanwege verkeerstechnische bezwaren	☐ (zie bijlage)
Subcriteria	
Specifiek ten gevolge van wegverkeerslawaa	
18. In geval er sprake is van een buitenstedelijke situatie:	
a. verspreid te situeren bebouwing;	☐
b. ter plaatse noodzakelijk zijn om reden van grond- of bedrijfsgebondenheid;	☐
c. het door de gekozen situering opvullen van een open plaats tussen aanwezige bebouwing;	☐
d. het ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing;	☒
19. In geval er sprake is van een binnenstedelijke situatie:	
a. opname in een stads- of dorpsvernieuwingplan;	☐
b. het door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afscherming gaan vervullen voor andere woningen of voor andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige objecten;	☐
c. ter plaatse noodzakelijk zijn om reden van grond- of bedrijfsgebondenheid;	☐
d. het ter plaatse situeren als vervanging van bestaande bebouwing;	☐
e. het door de gekozen situering opvullen van een open plaats tussen aanwezige bebouwing;	☐
20. In geval er sprake is van de aanleg van een nieuwe weg (art. 76 of 77) of In geval er sprake is van reconstructie van een bestaande weg (art. 100a, eerste lid)	
a. noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie;	☐
b. verkeersverzamel functie, zodanig dat de aanleg zal leiden tot aanmerkelijk lagere geluidbelastingen van woningen binnen de zone van een andere weg.	☐
21. Is er sprake van een toename van meer dan 5 dB?	☒ Nee ☐ Ja, zie vraag 25
22. Wat is de maximale omvang van de toename?	5 dB L _{den}
a. aantal woningen waarop de geluidbelasting van de gevel met meer dan 5 dB toeneemt;	0 woningen
b. aantal woningen waarop de geluidbelasting van de gevel met meer dan 5 dB afneemt;	0 woningen
c. ligging van de woningen waarop de geluidbelasting afneemt	
d. Verklaring wegbeheer dat financiële middelen uiterlijk voor afloop van de reconstructie ten behoeve van toepassing van artikel 90 of artikel 111, tweede of derde lid, ter beschikking stelt (art. 100a, tweede lid, onder 1a).	☐ Bijlage ☒ n.v.t.

23	Aanvullende eisen bij aanleg van een nieuwe weg of reconstructie van een bestaande weg. Op welke wijze wordt voldaan aan hetgeen bepaald in artikel 111 lid 2 of 3, ten aanzien van de te treffen maatregelen, inclusief de financiële consequenties?		n.v.t. Er dient een onderzoek te worden gedaan naar de binnenwaarde van de woningen en de eventueel daaraan te koppelen noodzakelijke maatregelen aan de gevels: Bijlage(n) n.v.t.
Subcriteria			
Specifiek ten gevolge van railverkeer			
24	<i>Er is sprake van nog niet geprojecteerde of geprojecteerde woningen die:</i>		
	a. in de omgeving van een station of halte gesitueerd worden;		☐
	b. verspreid gesitueerd worden buiten de bebouwde kom;		☐
	c. ter plaatse noodzakelijk zijn om reden van grond- of bedrijfsgebondenheid		☐
	d. ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing;		☐
	e. in een stads- of dorpsvernieuwingsplan worden opgenomen;		☐
	f. Door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afscherming gaan vervullen voor andere woningen of voor andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige terreinen;		☐
	g. Het door de gekozen situering opvullen van een open plaats tussen aanwezige bebouwing;		☐
25	<i>Er is sprake van een nog niet geprojecteerde, geprojecteerde of te wijzigen spoorweg</i>		
	a. een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen.		☐
Specifiek ten gevolge van industrielaawaai			
26	<i>Er is sprake van nog niet geprojecteerde of geprojecteerde woningen die:</i>		
	a. een geluidbelasting ondervinden die gelijk is aan of lager dan het ter plaatse heersende referentieniveau		☐
	b. ter plaatse noodzakelijk zijn om reden van grond- of bedrijfsgebondenheid;		☐
	c. in een stads- of dorpsvernieuwingsplan worden opgenomen;		☐
	d. zullen beschikken over ten minste een geluidluwe gevel;		☐
	e. dienen ter vervanging van bestaande bebouwing		☐
27	<i>Er is sprake van aanwezige of in aanbouw zijnde woningen die:</i>		
	a. een geluidbelasting ondervinden die gelijk is aan of lager dan het ter plaatse heersende referentieniveau		☐

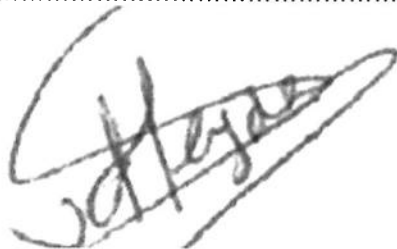
N.B. In een bij te voegen beschrijving dient een nadere onderbouwing te worden gegeven voor het van toepassing geachte subcriterium.

Maatregelen in en aan de woningen		
28	Maatregelen aan nieuwe woningen	
	a. Op welke wijze wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 111, lid 1 Wet geluidhinder?	Zie Akoestisch rapport d.d. 1/-11-2017/, nr. Rakv495aaA0 fa Bijlage
	b. Zal geheel worden voldaan aan artikel 111, lid 1 Wet geluidhinder?	☒ Ja ☐ Nee, omdat
29	Maatregelen aan in aanbouw zijnde of bestaande woningen (artikel 111, lid 1 Wet geluidhinder)	
	a. Welke maatregelen als bedoeld in artikel 2.4 Besluit geluidhinder worden getroffen?	Zie Akoestisch rapport d.d. 1/-11-2017/, nr. Rakv495aaA0 fa Bijlage
30	Aanvullende maatregelen t.a.v. nieuwe en bestaande woningen	

a. Op welke wijze wordt voor nieuwe woningen een geluidluwe buitengevel c.q. voor bestaande woningen een geluidluwe plek veilig gesteld?	Zie Akoestisch rapport d.d. Rakv495aaAU.ta Bijlage
b. Op welke wijze wordt voor nieuwe woningen veiliggesteld dat de verblijfsruimten voor zover als mogelijk worden gesitueerd aan de geluidluwe buitengevel?	Zie akoestisch rapport d.d. Rakv495aaAU.ta Bijlage
c. Wordt, in geval van nieuwe woningen, een buitenruimte aan de geluidluwe buitengevel gesitueerd?	Zie Akoestisch rapport d.d., Bijlage

Datum en plaats, 12-03-2018

(Handtekening) Chris van der Heijden



Bijlagen behorende bij het verzoek om een ontheffing

Indien van toepassing moeten tenminste de volgende bijlage(n) worden ingediend.
Hier moet u aangeven welke bijlage(n) u samen met het aanvraagformulier indient.

1. In voorbereiding zijnde bestemmingsplan
2. Akoestisch rapport
3. Inspraakrapport
4. Afschrift van de publicatie, het verslag van de hoorzitting en de (eventuele) schriftelijk gemaakte opmerkingen, alsmede uw inhoudelijk oordeel hierover (van toepassing indien daarom verzocht is)
5. Één of meer kaarten met bijbehorende verklaring overeenkomstig artikel 11, lid 1m van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, met dien verstande dat in plaats van "plan" wordt gelezen "verzoek".
Het kaartwerk geeft ook de ligging van de geluidzones langs de wegen, spoorwegen, rondom industrieterreinen en rondom luchtvaartterreinen (als bedoeld in artikel 25, lid 2, van de Luchtvaartwet), alsmede in die zones voorkomende gebieden ex artikel 1.2, tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer voor zover de woningen gebouwen of terreinen waarop het verzoek betrekking heeft, binnen zodanige zones zijn of worden gesitueerd.
6. Toelichting behorende bij het verzoek om afgifte van een ontheffing Verhogen voorkeursgrenswaarden voor het bestemmingsplan NL.IMRO.0823.wpbgsprdnkseweg133-ON I
7. Overzicht vigerende bestemmingsplannen en ontheffingen ex art.44, 46, 47, 63, 83, 85, 100a, 106d, 110a, lid 7 Wgh, art. 4.10 Bgh.
8. Kaarten behorende bij het verzoek hogere waarde.

Bijlage 6

Toelichting behorende bij het verzoek om afgifte van een ontheffing Verhogen voorkeursgrenswaarde
 voor het bestemmingsplan NL.IMRO.0823.wpbgsprdnkseweg133-ONT, Toevoegen van een woning d.m.v. boerderijsplitsing

Algemeen

Het (ontwerp-)bestemmingsplan NL.IMRO.0823.wpbgsprdnkseweg133-ONT
 voorziet in de bouw van ¹..... woningen.

Het plan is gelegen binnen de zone van Buitenstedelijk gebied
 De voorkeursgrenswaarde van ⁴⁸..... ¹⁾ dB L_{den} wordt ten gevolge van het (spoor)wegverkeer
 op de Spoordonkseweg/Langendonksedijk /industrialawaai van industrieterrein.....
 overschreden.
 De overschrijding bedraagt maximaal ⁸..... dB.
 Het totaal aantal woningen waarvoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden bedraagt
²..... stuks. De maximale ontheffingswaarde van ⁵³..... ²⁾ wordt
 niet overschreden.

- 1) Voorkeursgrenswaarde
 Wegverkeerslawaaai L_{den} 48 dB
 Spoorweglawaaai L_{den} 55 dB
 Industrielawaai L_{etmaal} 50 dB(A)
- 2) Maximale ontheffingswaarde
 Wegverkeerslawaaai nieuwe woning stedelijk L_{den} 63 dB
 Wegverkeerslawaaai nieuwe woning buitenstedelijk L_{den} 53 dB
 Wegverkeerslawaaai agrarische bedrijfswoning buitenstedelijk L_{den} 58 dB
 Wegverkeerslawaaai vervangende nieuwbouw stedelijk L_{den} 68 dB
 Wegverkeerslawaaai vervangende nieuwbouw buitenstedelijk L_{den} 58 dB
 Wegverkeerslawaaai vervangende nieuwbouw langs snelweg binnen bebouwde kom L_{den} 63 dB
 Spoorweglawaaai L_{den} 68 dB
 Industrielawaai L_{etmaal} 55 dB(A)

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen in de zin van stil wegdek zijn in deze situatie wel/niet mogelijk vanwege
 Kosten hiervoor zijn niet in verhouding met het aantal woningen waarvoor de maatregel zou worden
 toegepast

Verkeersmaatregelen zijn niet gewenst vanwege
 de functie van de weg

Overdrachtsmaatregelen

Maatregelen in de overdrachtssfeer zijn in deze situatie wel/niet mogelijk vanwege de korte afstand van
 het bouwplan tot de beide wegen..... Bovendien zijn dergelijke maatregelen
 om stedenbouwkundige redenen niet gewenst.

Gevelbelasting meer dan 53/55/55³⁾ dB/dB(A)

De woningen langs/bij de weg/spoorweg/industrieterrein
 hebben een geluidsbelasting van meer dan ⁵⁸..... dB(A). Deze woningen hebben vrijwel
 allemaal een geluidluwe buitengevel aan de zijde van het bouwplan.
 Door middel van voldoende gevelisolatie zal worden gezorgd voor een niveau van 53..... dB/dB(A)
 in de verblijfsruimten van de woningen.

- 3) Gevelbelasting vanwege
 Wegverkeerslawaaai > L_{den} 53 dB, exclusief aftrek op basis van artikel 110g, Wgh
 Spoorweglawaaai > L_{den} 55 dB

Industrielawaai > L_{etmaal} 55 dB(A)



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Wettelijk kader	4
2.1.	Wegverkeerslawaaï	4
2.1.1.	Geluidzones naast wegen	4
2.1.2.	Geluidbelasting in zones	5
2.2.	Gemeentelijk beleid	5
3.	Situatie.....	6
4.	Berekeningen.....	7
4.1.	Gehanteerd rekenpakket.....	7
4.2.	Wegverkeerslawaaï	7
4.2.1.	Verkeersgegevens.....	7
4.2.2.	Modelgegevens.....	7
4.2.3.	Situatie.....	8
4.2.4.	Bodemfactor / overdracht.....	8
4.2.5.	Rekenpunten.....	8
5.	Rekenresultaten	9
5.1.	Geluidbelasting zone-plichtige wegen	9
5.2.	Maatregelen Spoordonkseweg	11
6.	Conclusie en overweging	13
6.1.	Rekenresultaten.....	13
6.2.	Maatregelenonderzoek	13
6.3.	Hogere waarden beleid	13
6.4.	Vervolg	14

Figuur 1	:	Situatieschets
Figuur 2	:	Modelgegevens, objecten
Figuur 3	:	Modelgegevens, overig
Figuur 4	:	Situering rekenpunten

Bijlage I	:	Verkeersgegevens wegverkeerslawaaï
Bijlage II	:	Modelgegevens
Bijlage III	:	Rekenresultaten zone-plichtige wegen, incl. corr. art. 110g Wgh
Bijlage IV	:	Rekenresultaten wegverkeerslawaaï excl. corr. art. 110g Wgh



1. Inleiding

In opdracht van Van Dun Advies is door Greten Raadgevende Ingenieurs de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï bepaald ter plaatse van een woningsplitsing van een langsgevelboerderij, gelegen op het perceel Spoordonkseweg 133 te Oirschot (gemeente Oirschot).

De volgende werkzaamheden zijn verricht met betrekking tot zone-plichtige wegen:

- ☐ het verzamelen van gegevens waaronder voertuigintensiteiten, geometrie, doorsneden, bodemgebieden e.d.;
- ☐ het berekenen van de gevelbelasting op de appartementen/ woningen als gevolg van de maatgevende zoneplichtige wegen;
- ☐ het toetsen van de berekende waarden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} ;
- ☐ het indien noodzakelijk adviseren van bron-, overdrachts- en ontvangermaatregelen;
- ☐ het aanleveren van argumenten voor een eventuele hogere waarde procedure.



2. Wettelijk kader

2.1. Wegverkeerslawaai

Wanneer een woning of een andere geluidsgevoelige bestemming wordt geprojecteerd in de zone langs een weg of spoorweg is de Wetgeluidhinder (Wgh) van toepassing. Op basis van artikel 77 Wgh moet akoestisch onderzoek uitgevoerd worden, zodat aangetoond kan worden dat wordt voldaan aan (in eerste instantie) de voorkeursgrenswaarde. Kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, dan biedt de Wgh de mogelijkheid af te wijken van de voorkeursgrenswaarde tot een maximale waarde. Dit wordt de hogere waarde procedure genoemd. Bij vaststelling van het bestemmingsplan moet de voorkeursgrenswaarde, dan wel een vastgestelde hogere waarde, in acht worden genomen (artikel 76 Wgh).

2.1.1. Geluidzones naast wegen

Voor woningbouw binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek te worden overlegd. De breedte van de zone van een weg wordt als volgt omschreven:

Artikel 74, lid 1

Langs een weg bevindt zich een zone die aan weerszijden de volgende breedte heeft:

- a. *in stedelijk gebied:*
 - 1. *voor een weg, bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter;*
 - 2. *voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;*
- b. *in buitenstedelijk gebied:*
 - 1. *voor een weg, bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter;*
 - 2. *voor een weg, bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;*
 - 3. *voor een weg, bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter.*

Onderhavige situatie betreft woningbouw in buitenstedelijk gebied. Het te situeren object bevindt zich binnen de zone van de Spoordonkseweg en de Langendonksedijk¹. De maximaal toelaatbare snelheid bedraagt 60 km/uur.

Alvorens aan de grenswaarde te toetsen mag, conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder (Rmg), voor wegverkeer bij de toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting een aftrek worden toegepast. Deze aftrek is gebaseerd op artikel 110g van de Wet geluidhinder. Voor wegen met een snelheid tot 70 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB en voor wegen met een snelheid van 70 km/uur of meer 2 dB.

¹ De gevelbelasting als gevolg van de overige wegen is aangezien de lage verkeersintensiteiten, de afscherming van omliggende bebouwing, functie en oriëntatie t.o.v. het plangebied te verwaarlozen en zal derhalve in onderhavig onderzoek buiten beschouwing worden gelaten.



2.1.2. Geluidbelasting in zones

Onderhavige situatie betreft woningbouw in buitenstedelijk gebied. In onderstaande tabel zijn de grenswaarden opgenomen waaraan getoetst dient te worden.

Tabel 2.1.2.1 Grenswaarden wegverkeerslawaai

Situatie	Voorkeurs- grenswaarde ¹⁾ [dB]	Hoogst toelaatbare ontheffing [dB]	
Nieuwe woning/ bestaande weg			
Nieuw te bouwen woning	48	53 ²⁾	Buitenstedelijk
		58 ²⁾	Stedelijk
		63 ³⁾	Stedelijk, niet geprojecteerd
Nieuw te bouwen agrarische bedrijfswoning	48	n.v.t.	Stedelijk
		58	Buitenstedelijk
Andere gezondheidszorggebouwen	48	53	Verzorgingstehuis
Vervangende nieuwbouw	48	68	Stedelijk
		63	Naast autosnelweg
		58	Buitenstedelijk

1) Conform artikel 82, lid 1 Wgh

2) Conform artikel 83, lid 1 Wgh

3) Conform artikel 83, lid 2 Wgh

2.2. Gemeentelijk beleid

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document "Ontheffingenbeleid hogere waardeprocedure Wet Geluidhinder" d.d. maart 2007 van de gemeente Oirschot. Conform dit beleidsstuk kan er pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wet geluidhinder en aan de in het beleidsstuk genoemde voorwaarden. Deze voorwaarden zijn als volgt:

- ☐ bronmaatregelen zijn niet mogelijk;
- ☐ stedenbouwkundige maatregelen zijn niet mogelijk;
- ☐ verkeerskundige maatregelen zijn niet mogelijk;
- ☐ landschappelijke bezwaren;
- ☐ financiële overwegingen.

Een aanvullende voorwaarde is dat bij iedere ontheffing de woning zal moeten beschikken over ten minste één geluidluwe gevel en dat er bij de indeling rekening wordt gehouden met de geluidbelaste zijde (tenminste één geluidgevoelige ruimte aan de geluidluwe gevel).



3. Situatie

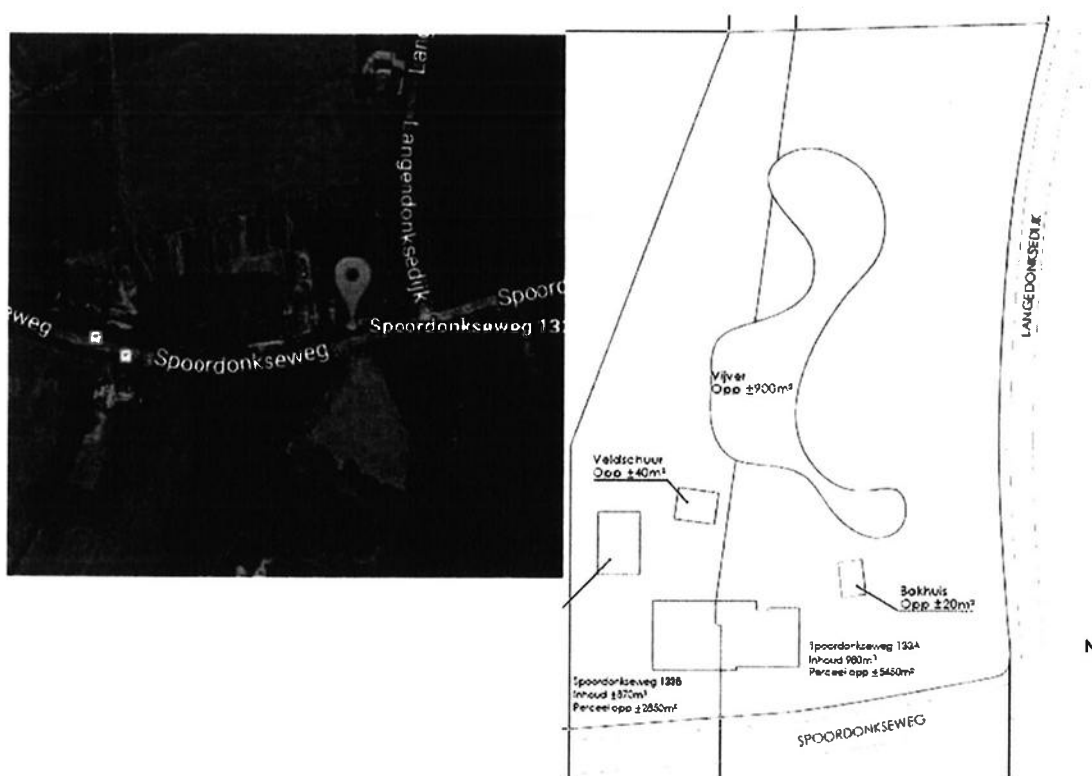
Men is voornemens een bestaande langsgevelboerderij in twee woningen te splitsen, gelegen op het perceel Spoordonkseweg 133 te Oirschot (gemeente Oirschot). Zie figuur 3.1 voor de situatie en een impressie van de splitsing.

De nieuwe woningen zijn gesitueerd op ca. 14 meter van de as van de Spoordonkseweg ca. 43 meter van de as van de Langendonksedijk. De woningen zullen twee geluidgevoelige bouwlagen bevatten.

De Spoordonkseweg betreft een zone-plichtige weg en fungeert als een doorgaande ontsluitingsweg ten westen van Spoordonk richting Moergestel. De Langendonksedijk is een zone-plichtige ontsluitingsweg richting het achtergebied met veelal agrarische woningen.

In het overdrachtsgebied is ten noorden van het plangebied een vijver aanwezig. Verder zijn er geen relevante hoogteverschillen aanwezig.

In figuur 1 (zie bijlage) is een situatieschets opgenomen van het plangebied en de nabije omgeving.



Figuur 3.1 Situatie woningen en impressie splitsing



4. Berekeningen

4.1. Gehanteerd rekenpakket

De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. Hiervoor is een grafisch rekenpakket gebruikt, te weten: Geomilieu, versie 4.30 van DGMR.

4.2. Wegverkeerslawaaï

4.2.1. Verkeersgegevens

De verkeerscijfers van de wegen zijn afkomstig van de Gemeente Oirschot. Met behulp van deze cijfers is er doorerekend naar prognosejaar 2027 uitgaande van een autonome groei van 1,5 %.

Gezien het feit dat de Langendonksedijk veelal agrarische woningen ontsluit is het aannemelijk dat het aandeel zware motorvoertuigen overeenkomt met de verdeling van een streekweg (worst case benadering).

De verdeling van de Spoordonkseweg is gebaseerd op de verdeling van vergelijkbare wegen in de omgeving (conform mailing Gemeente Oirschot)

In onderstaande tabel staan de te verwachten voertuigintensiteiten weergegeven voor prognosejaar 2027. Zie bijlage I voor onder andere de bepaling van de voertuigverdeling.

Tabel 4.2.1 Wegverkeerintensiteiten, prognosejaar 2027

Wegvak	Intensiteit [mv/etmaal]	Rijsnelheid [km/h]	Type wegdek
1a (Spoordonkseweg, richting Moergestel)	2205	60	DAB
1b (Spoordonkseweg, richting Spoordonk)	2919	60	DAB
2 (Langendonksedijk)	634	60	DAB

4.2.2. Modelgegevens

Bij de modellering zijn de intensiteiten van de rijlijnen, het wegtype en de snelheid ter plaatse ingevoerd. In de figuren 2 t/m 4 en bijlage II zijn respectievelijk alle gegevens (objecten, wegen, waarneempunten e.d.) in zowel grafische als numerieke vorm opgenomen.

Rijlijnen kunnen worden samengevoegd indien:

- De afstand tussen de buitenste samen te voegen rijlijnen kleiner is dan 0,7 maal de afstand tussen de representatieve rijlijn en het waarneempunt;
- De weg niet asymmetrisch is ten opzichte van de representatieve rijlijn, zowel qua verkeersstoestand als qua weginrichting.

In onderhavige situatie wordt de Langendonksedijk dienovereenkomstig gemodelleerd met behulp van één afzonderlijke rijlijn.



4.2.3. Situatie

De volgende situaties zijn doorgerekend:

1. De geluidbelasting vanwege de Spoordonkseweg;
2. De geluidbelasting vanwege de Langendonksedijk;
3. De geluidbelasting als gevolg van alle wegen tezamen.

4.2.4. Bodemfactor / overdracht

De bodem in het overdrachtsgebied is als akoestisch zacht beschouwd, behoudens de ingevoerde bodemgebieden (wegen, water, overige verhardingen).

4.2.5. Rekenpunten

De rekenpunten zijn gesitueerd ter plaatse van de gevels van de woningen op een hoogte van 1,5 en 4,5 meter boven lokaal maaiveld. De rekenpunten zijn gekoppeld aan de achterliggende gevel, zodat het invallend geluid is bepaald.

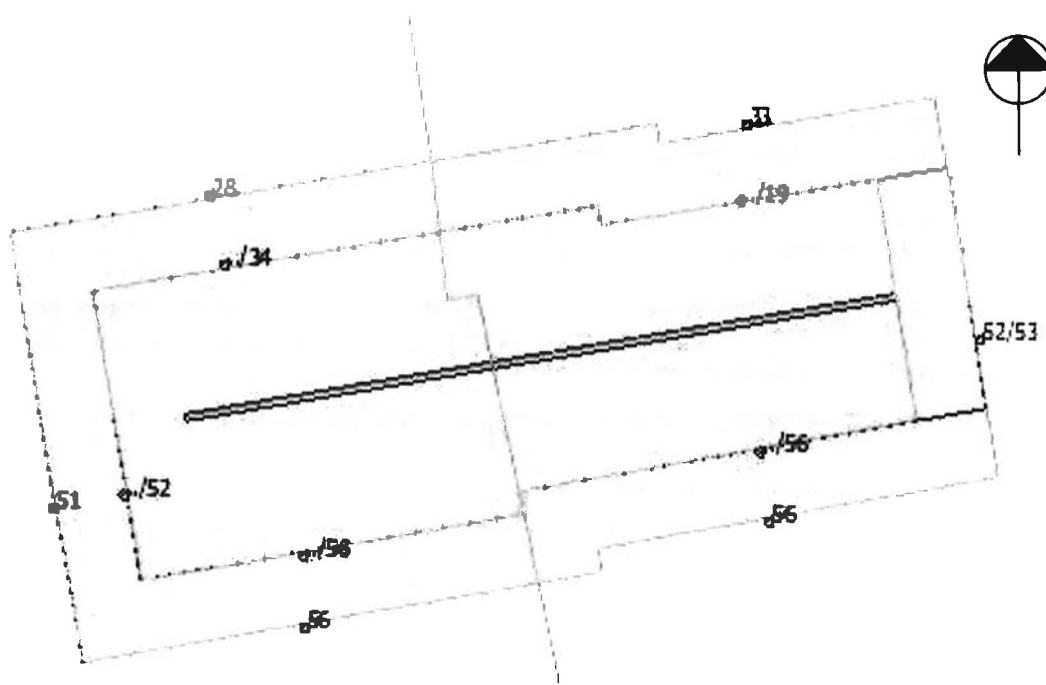
Zie figuur 4 (bijlage) voor een grafische weergave van de rekenpunten.



5. Rekenresultaten

5.1. Geluidbelasting zone-plichtige wegen

In de figuren 5.1 en 5.2 worden de geluidbelastingen weergegeven afkomstig van de zone-plichtige wegen. Bij de rekenresultaten is reeds gecorrigeerd voor artikel 110g van de Wet geluidhinder. Zie ook bijlage III voor de rekenresultaten.

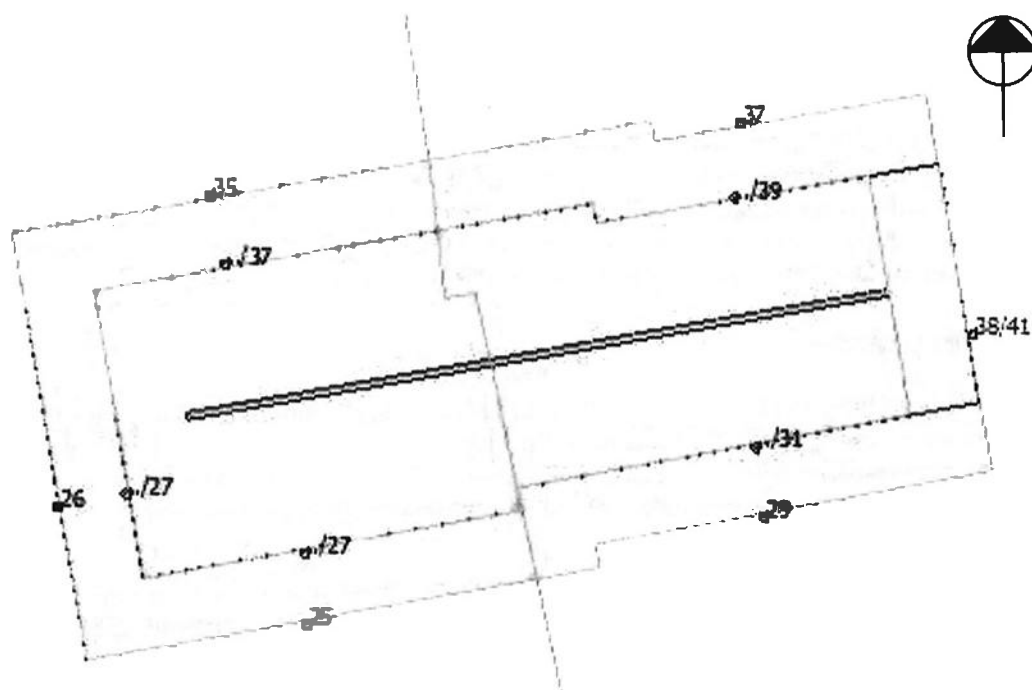


Figuur 5.1 Geluidbelasting vanwege Spoordonkseweg in dB L_{den} (incl. correctie)

In bovenstaande figuur kan gezien worden dat bij de woningen op de achtergevel voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} .

De geluidbelasting als gevolg van de Spoordonkseweg bedraagt maximaal 56 dB L_{den} op de voorgevels van de woningen. De maximale grenswaarde van 53 dB L_{den} wordt derhalve overschreden.

De maximale grenswaarde van 53 dB L_{den} wordt op de zijgevels gerespecteerd.



Figuur 5.2 Geluidbelasting vanwege Langendonksedijk in dB L_{den} (incl. correctie)

De geluidbelasting als gevolg van de Langendonksedijk bedraagt maximaal 41 dB L_{den} op de oostgevel (zie figuur 5.2).

Derhalve wordt voor de Langendonksedijk op alle punten ruimschoots voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} .



5.2. Maatregelen Spoordonkseweg

Uit onderhavig onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spoordonkseweg maatgevend is en varieert van 28 tot 56 dB L_{den} .

Hierdoor wordt de maximale grenswaarde met maximaal 3 dB L_{den} overschreden enkel op de zuidgevel van beide woningen. Echter door de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde dient, aansluitend bij het wettelijk kader, te worden onderzocht of de geluidsbelasting kan worden gereduceerd door bronmaatregelen, maatregelen in het overdrachtsgebied of maatregelen bij de ontvanger. Hieronder wordt daar op ingegaan.

Bronmaatregelen

In onderhavige situatie zou de huidige asfaltlaag van de Spoordonkseweg moeten worden vervangen door bijvoorbeeld dunnere deklagen. Een reductie van 3-4 dB kan hiermee doorgaans worden bereikt. Bij een reductie van 4 dB wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} nog steeds overschreden. De hoogst toelaatbare grenswaarde van 53 dB L_{den} wordt wel gerespecteerd.

Echter op indicatief niveau kan worden aangenomen dat de kosten van deze maatregel niet in verhouding zijn met het aantal woningen waarvoor de maatregel zou worden toegepast.

Verdere maatregelen aan de bron door beperking van de verkeersintensiteit of het veranderen van het snelheidsregime bieden, gezien de functie van de beschouwde weg, geen mogelijkheid om de geluidbelasting op de gevels van de betrokken woningen te beperken dusdanig dat voldaan kan worden aan de hoogst toelaatbare grenswaarde 53 dB L_{den} .

Tevens vallen deze bronmaatregelen allen buiten het invloedsbereik van de opdrachtgever.

Overdrachtsmaatregelen

Aanbrengen scherm

Overdrachtsmaatregelen in de vorm van het situeren van een scherm, aardwallen of afschermende objecten tussen de rijlijnen en de aangestraalde gevels worden stedenbouwkundig en landschappelijk niet wenselijk geacht.

Het aanbrengen en bekostigen van dergelijke maatregelen met een dusdanige geluidreductie dat voldaan kan worden aan de hoogst toelaatbare grenswaarde van 53 dB L_{den} is, op indicatief financieel niveau, niet wenselijk en niet in verhouding tot het aantal woningen waarvoor de maatregel zou worden toegepast.



Ontvangermaatregelen

Uit voorgaande blijkt dat bron- en overdrachtsmaatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn dan wel uit financieel, stedenbouwkundig, landschappelijk en akoestisch oogpunt niet redelijk dan wel onvoldoende efficiënt zijn.

Mogelijke ontvangermaatregelen zijn:

- Het situeren van alle verblijfsgebieden enkel aan geluidluwe gevels;
- Het plaatsen van schermen/ afschermdende objecten aan de woning.

Gezien het feit dat de gehele zuidgevel voor beide woningen belast wordt en gezien de gebouwvorm is het niet mogelijk/ niet wenselijk om alle verblijfsgebieden enkel aan geluidluwe gevels te plaatsen.

Het aanbrengen en bekostigen van de maatregelen aan de woning zijn op indicatief financieel niveau, niet wenselijk, tevens zullen dergelijk maatregelen stuiten op stedenbouwkundige bewaren aangezien de gehele zuidgevel, van beide woningen, voorzien dient te worden.

De maximale ontheffingswaarde van 53 dB Lden wordt enkel op de voorgevels van de twee woningen overschreden.

Geadviseerd wordt om de gevels ter plaatse van de toetspunten 01 (zuidgevel Spoorдонkseweg 133A) en 04 (zuidgevel Spoorдонkseweg 133B) als “dove gevel” uit te voeren. Met betrekking tot een dove gevel geldt:

- ☐ een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede;
- ☐ een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

Aangezien een “dove gevel” geen gevel is in de zin van de Wet geluidhinder, gelden de maximale grenswaarden voor deze gevels niet.



6. Conclusie en overweging

6.1. Rekenresultaten

Zone-plichtige wegen

De geluidbelasting als gevolg van de Spoordonkseweg bedraagt maximaal:

Tabel 6.1.1 Geluidbelasting in dB L_{den}

Gevel	Geluidbelasting in dB L _{den}	
	Spoordonkseweg 133 A	Spoordonkseweg 133 B
Zuidgevel	56	56
Oostgevel	53	n.v.t.
Westgevel	n.v.t.	52
Noordgevel	< 48	< 48

Bovengenoemde waarden zijn inclusief correctie artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Bij de Langendonksedijk wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den}.

6.2. Maatregelenonderzoek

Uit vorig hoofdstuk blijkt dat bron- en overdrachtsmaatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn dan wel uit financieel, stedenbouwkundig, landschappelijk en akoestisch oogpunt niet redelijk dan wel onvoldoende efficiënt zijn.

Gelet op de aanzienlijke overschrijding van de hogere waarde van 53 dB L_{den} op de zuidgevels van de woningen is woningbouw in eerste instantie niet mogelijk, tenzij er sprake is van een "aangepaste woningbouw geschikt voor een geluidbelaste locatie".

Deze aangepaste woningbouw zou kunnen bestaan uit:

- Toepassing van dove gevels ter plaatse van de zuidgevels van de woningen;
- Het situeren van verblijfsgebieden aan geluidluwe gevels;
- Het plaatsen van schermen/ afschermende objecten aan de gevel.

Deze aangepaste woningbouw dient in nauw overleg met de architect/ planontwikkelaar nader te worden uitgewerkt.

6.3. Hogere waarden beleid

Uit het vorige paragrafen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en dat bron- en/ of overdrachtsmaatregelen niet voldoende efficiënt zijn om deze grenswaarde te bereiken. Hierdoor dienen ontheffingswaardes te worden aangevraagd vanwege wegverkeerslawaaï, tabel 6.3.1 geeft rekenpunten weer waarvoor ontheffing aangevraagd dient te worden.



Tabel 6.3.1 hogere grenswaarden woningen

Reken- punt	Maatgevende weg	Waarneemhoogte [m]	Geluidbelasting [dB L _{den}]	Hogere waarden [ja/nee]
Spoordonkseweg 133A				
01	Spoordonkseweg	1,5/4,5	56/56	Dove gevel
02	Spoordonkseweg	1,5/4,5	52/53	ja/ja
Spoordonkseweg 133B				
04	Spoordonkseweg	1,5/4,5	56/56	Dove gevel
05	Spoordonkseweg	1,5/4,5	51/52	ja/ja

Argumenten voor dergelijke hogere waardes zijn:

- ❑ Conform art. 83, lid 2, kan het bevoegd gezag in bij algemene maatregel van bestuur aan te geven gevallen en volgens daarbij te stellen regels voor nieuw te bouwen woningen in buitenstedelijk gebied een maximale hogere waarde vaststellen van 53 dB L_{den}.
- ❑ Bron- en overdrachtsmaatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn dan wel uit financieel, stedenbouwkundig, landschappelijk en akoestisch oogpunt niet redelijk dan wel onvoldoende efficiënt zijn;
- ❑ Er zal sprake zijn van aangepaste woningbouw geschikt voor een geluidbelaste locatie. Geadviseerd wordt om de zuidgevel van de woningen uit te voeren als dove gevel.

Aanvullende voorwaarden van uit het gemeentelijk beleid zijn:

- ❑ Een woning dient minimaal één geluidluwe gevel te bezitten. Uit onderhavig onderzoek blijkt dat voor beide woningen geldt dat de t.p.v. de noordgevels de voorkeursgrenswaarde gerespecteerd wordt. Deze achtergevels zijn derhalve geluidluw. Aan deze voorwaarde wordt voldaan;
- ❑ Bij ontheffingswaarden boven de 53 dB L_{den} voor te projecteren woningen dient de indeling kritisch te worden gezien. In de praktijk dienen de verblijfsruimten (woonkamer, slaapkamers, etc.) zoveel mogelijk te worden gesitueerd aan de geluidluwe zijde. Hier dient m.b.t. de indeling van de woningen rekening mee gehouden te worden.

Het bevoegd gezag wordt in overweging gegeven op basis van bovenstaande argumentatie tot ontheffing over te gaan.

6.4. Vervolg

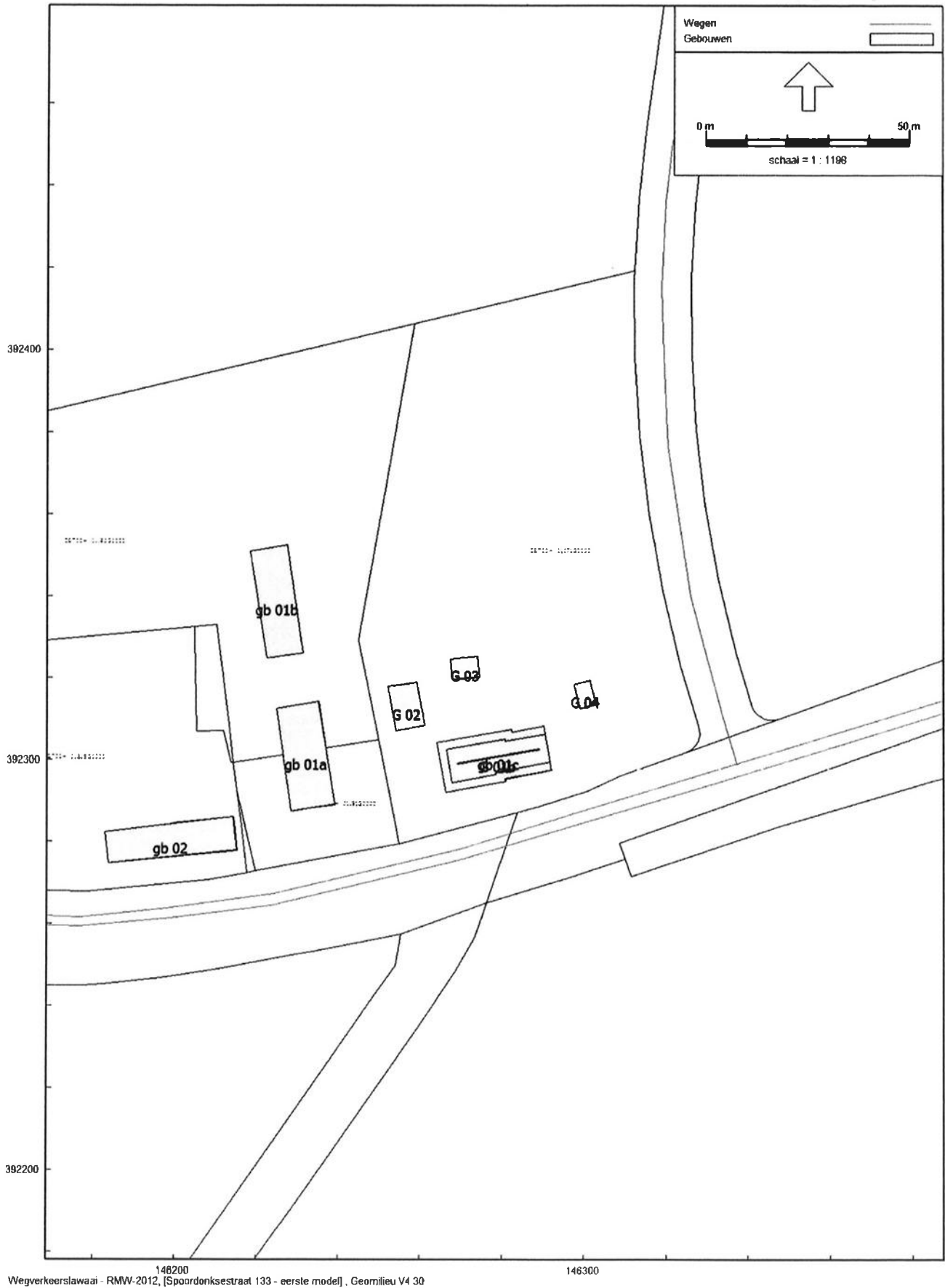
Aangezien er voor de woningsplitsing sprake is van een procedure hogere waarde is een vervolgonderzoek noodzakelijk en dient de opbouw van de gevels te worden bepaald teneinde het conform de wetgeving gestelde binnenniveau² te garanderen en te voldoen aan de voorwaarden gesteld voor aangepaste woningbouw, geschikt voor een geluidbelaste locatie (zie paragraaf 6.3), en eventuele bijkomende ontheffingscriteria van de gemeente.

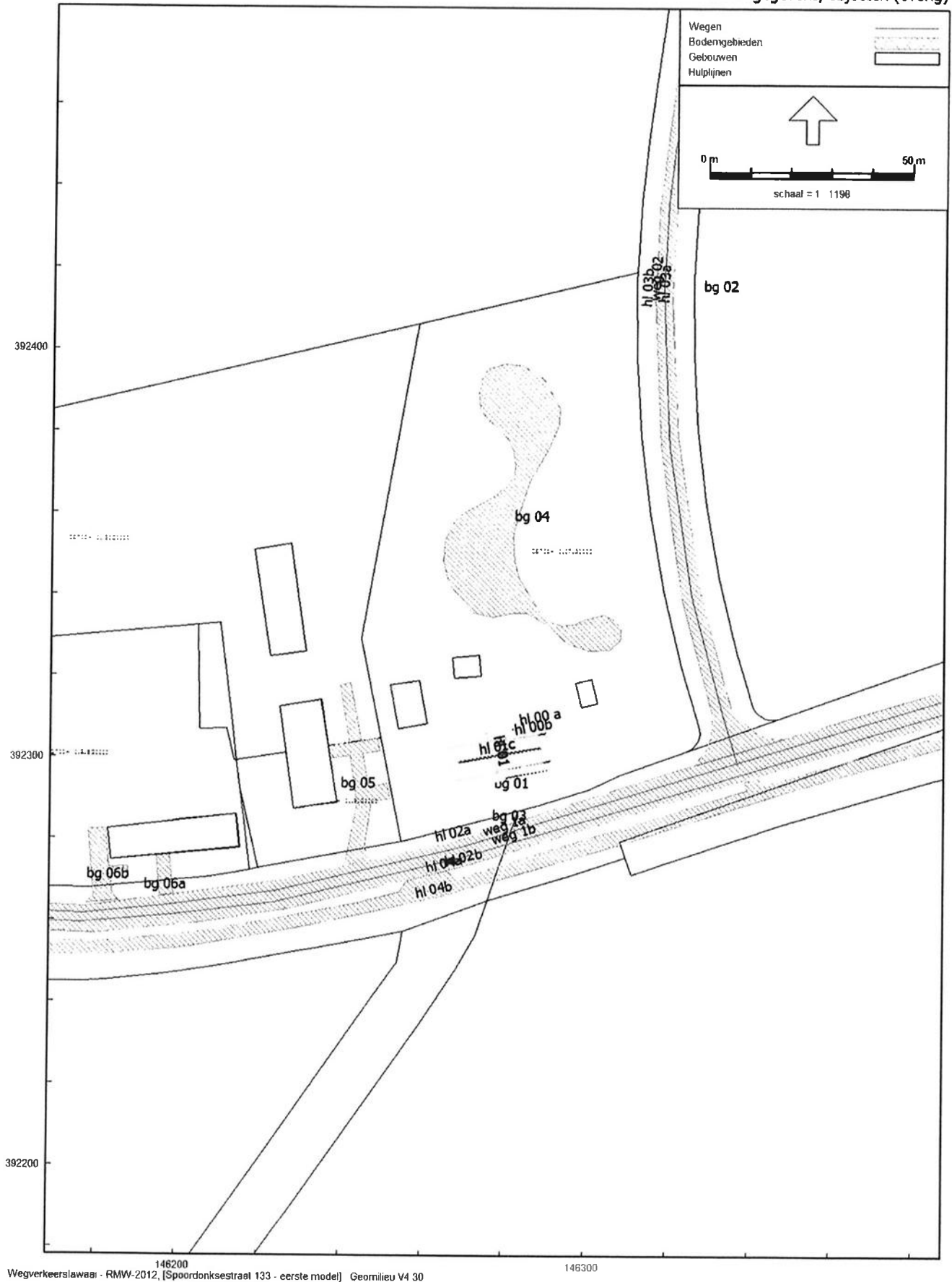
² Bescherming tegen geluid van buiten, Afdeling 3.1: Binnen de geluidgevoelige ruimten van het gebouw, die gelegen zijn binnen de akoestische invloedssfeer van de wegen dient een binnenniveau L_{den} waarde van maximaal 33 dB (woonfunctie) te worden gewaarborgd.



Figuren







Bijlage I c**Verkeerscijfers Autonome Groeiverdeling**

Projectnummer: akv495a
Projectomschrijving: AO Wegverkeerslawaaï Spoordonkseweg 133 te Oirschot
Opdrachtgever: van Dun
Behandelend adviseur: ir. F.P.C. Adriaensen

Wegvak: 2 Langendonksedijk
Wegcode: H2
Wegindeling: Handinvoer 2

Huidige situatie

Peildatum (jaar) 2011
Etmaalintensiteit (aantal) 500
Autonome groei (%) 1,50

Toekomstige situatie

Peildatum (toekomstig) 2027
Gecorr. Etmaalint. (aantal) 634

Daguur percentage (%) 6,40
Avonduur percentage (%) 3,70
Nachtuurpercentage (%) 1,10
Daguur (aantal) 41
Avonduur (aantal) 23
Nachtuur (aantal) 7

Voertuigverdeling

Percentage (%)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,0	76,3	11,0	12,7
Verdeling avond	0,0	77,0	10,0	13,0
Verdeling nacht	0,0	69,1	9,9	21,0

Aantallen (n)	motor	lv	mv	zv
Verdeling dag	0,0	31,0	4,5	5,2
Verdeling avond	0,0	18,1	2,3	3,1
Verdeling nacht	0,0	4,8	0,7	1,5

Bron:

Gemeente Oirschot, afdeling verkeer en vervoer

Onderwerp:

FW 1612/094/RV Spoordonkseweg 137 te Oirschot

Beste

Ik kan niet goed inschatten wat de intensiteit op de Langendonksedijk is 200 mv/etm lijkt me echter te weinig er zit een redelijk achterland achter. Maar uitgaande van 60 km/u en een asfaltverharding verwacht ik hier geen geluidproblemen. Op basis van vergelijkbare wegen in de omgeving waar we al eens geteld hebben stel ik voor om hier uit te gaan van 500 mv/etm

Verdeling Spoordonkseweg. Ik heb nog eens verder gezocht naar cijfers voor de Spoordonkseweg. Op een aangrenzend wegvak (aan de andere kant van de kern Spoordonk) is de verdeling als volgt:

	% dag	% avond	% nacht
	83,5	13,0	3,6
licht	88,9	92,4	89,0
middel	6,4	5,0	5,5
zwaar	3,6	2,7	5,5

Ik stel voor dat je deze verdeling aanhoudt. Hij wijkt namelijk sterk af van de "streekweg" en ik heb geen reden om aan te nemen dat westkant van Spoordonk sterk afwijkt van de oostkant.

Succes

Met vriendelijke groet

beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer

Gemeente Oirschot
Doken Frankenstraat 3
5688 AK Oirschot
Postbus 11
5688 ZG Oirschot
t: www.oirschot.nl

Van:

Verzonden: dinsdag 3 januari 2017 11:58

Aan:

Onderwerp: RE: 1612/094/RV Spoordonkseweg 137 te Oirschot

Beste,

Bedankt voor de gegevens.

Aangezien er geen verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode beschikbaar is, zou ik graag (worst-case) de Spoordonkseweg als streekweg en de Langendonksedijk als wijkverzamelweg bestempelen, zoals aangegeven in het door het ministerie van VROM uitgegeven rapport "bepaling van verkeersgegevens ten behoeve van de Wel Geïnhinder", GF-DR-35-01. De toegekende verdelingen zijn hieronder weergegeven.

streekweg

	% dag	% avond	% nacht
	6,40	3,70	1,10
licht	76,30	77,00	69,10
middel	11,00	10,00	9,90
zwaar	12,70	13,00	21,00

[REDACTED]

Onderwerp:

FW 1612/094/RV Spoordonkseweg 137 te Oirschot

Geachte heer [REDACTED]

Ik heb in onderstaande mail de gegevens vermeld voor zover beschikbaar

Met vriendelijke groet

beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer

Gemeente Oirschot
Deken Frankenstraat 3
5688 AK Oirschot
Postbus 11
5688 ZG Oirschot
I www.oirschot.nl

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 20 december 2016 8:47

Aan:

Onderwerp: 1612/094/RV Spoordonkseweg 137 te Oirschot

Geachte heer,

Voor het juist uitvoeren van een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaier voor de locatie Spoordonkseweg 137 te Oirschot zijn wij op zoek naar verkeersgegevens van de volgende wegen:

- Spoordonkseweg;
- Langendonksedijk;

Van bovengenoemde wegen vragen wij derhalve de volgende verkeersgegevens:

- maximum snelheid;
- evt. obstakels (verkeerslicht, rotonde etc.);
- verdeling lichte, middelzware en zware voertuigen over de dag-, avond- en nachtperiode;
- etmaalintensiteiten;
- wegdektype;
- ophogingspercentage telgegevens naar het maatgevende jaar 2026 (of prognose intensiteiten 2026)

Graag vernemen wij of er voor de betreffende wegen herinrichtingen gepland staan in de toekomst.

Kunt u tevens aangeven of de gemeente Oirschot een eigen geluidbeleid (nota hogere waarden) heeft?

Mochten er vragen en/of onduidelijkheden zijn, dan hoor ik dat graag
Bij voorbaat dank

Met vriendelijke groet.



Bijlage II

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Rapport: lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap	eerste model
Omschrijving	po4
Vuurbestemming	po4
Rekenmethode	RMM-2012
Aangemaakt door	po4 op 16-11-2017
Uitvoer ingezonden door	po4 op 17-11-2017
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.30
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondsperiode	19:00 - 23:00
Nachtsperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	1000
Waarde	gem(Dag, Avond 1, Nacht * 10)
Standaard maatvrijheid	0
Rekenmethode	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grid	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMM-2012
Zoekafstand [m]	==
Max. reflectie afstand tot bron [m]	==
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	==
Standaard kudemfactor	1,00
Zichthoek [grad]	2
Maximum collectiediepte	1
Reflectie in woonwijken	JA
Geometrische uitbreiding	Vollledige 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 C0	3,50

akv495aa
ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot
Omgevingskaart

Bijlage II
Modelgegevens

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model
Spoordonksestraat 133 - Oirschot
Groep: inhoudsgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode WegVerkeerslawaas - RMH-2012

Naam	Groep	Hoogte	Massiveid	Hduf	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Ref1. 63	Ref1. 125	Ref1. 250	Ref1. 500	Ref1. 1k	Ref1. 2k	Ref1. 4k	Ref1. 8k
G 01a	Sw 133	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G 01b	Sw 133	3,00	0,00	Eigen waarde		2 dB	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
gb 01c	Sw 133	7,00	0,00	Eigen waarde		2 dB	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G 02	Wakelijkruimte	5,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,60	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G 03	Verlaescheur	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,90	0,80	0,60	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G 04	Bakhuys	3,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,90	0,80	0,60	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 01a	Sw 134	7,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,60	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 01b	schuur SW 134	5,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,60	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
gb 02	Sw 135	7,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,80	0,80	0,60	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Adres: Hesperis 1001
Adres: Oudegracht 133 - Dordrecht
Adres: Hinderdagh 101
Adres: 11, Al van de Hooftweg, Dordrecht, 3316
Adres: 11, Al van de Hooftweg, Dordrecht, 3316

Node	Category	W
10 01	Standard work	0.00
10 02	Longstanding job	0.00
10 03	Unemployed	0.00
10 04	Various	0.00
10 05	Voluntary work	0.00
10 06	Voluntary work	0.00
10 07	Voluntary work	0.00

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model
Spoordonksestraat 133 - Oirschot
Groep: (bouwgroep)
Lijst van buipijnen, voet Exenmethode WegVerkeerslawat - RMW-2012

Naam	Opmerking	ISO N	ISO M	Hoof.
nl 01	schieding perceel	0,00	0,00	Eigen waarde
nl 00 a	sw 133	0,00	0,00	Eigen waarde
nl 00c	2,00m (links)	0,00	0,00	Eigen waarde
nl 01c	sw 133 nsk	0,00	0,00	Eigen waarde
nl 02a	Spoordonkseweg	0,00	0,00	Eigen waarde
nl 02b	Spoordonkseweg	0,00	0,00	Eigen waarde
nl 03a	Langendonkseweg	0,00	0,00	Eigen waarde
nl 03b	Langendonkseweg	0,00	0,00	Eigen waarde
nl 04a	fietspad	0,00	0,00	Eigen waarde
nl 04b	fietspad	0,00	0,00	Eigen waarde

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model

Spoordonksestraat 133 - Oirschot

Groep: 01 Spoordonkseweg

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawas - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO_M	doel	Type	Cpl	Cpl W	Helling	wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))
weg 1a	Sw ri Ndergeestel	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	Fals	1,5	0	W0	--	--	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--
weg 1b	Sw ri Spoordonk	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	Fals	1,5	0	W0	--	--	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eazate model
Spoordonksestraat 133 - Oirschot
Oir: Spoordonkseweg
1150 Van Wegen, Voot Lekenmechude Wegverkeeralakaa: - RMW-2012

Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	Vint(D)	Vint(A)	Vint(N)	Vint(P4)	VR(D)	VR(A)	VR(N)	VR(P4)	VLV(D)	VLV(A)	VLV(N)	VLV(P4)	VRV(D)	VRV(A)	VRV(N)	VRV(P4)	VZV(D)	VZV(A)	VZV(N)
weg 1a	60	60	60	--	2205,00	6,96	3,25	0,45	--	--	--	--	--	98,90	92,40	89,00	--	6,40	5,00	5,50	--	3,60	2,70	5,50
weg 1b	60	60	60	--	2915,00	6,96	3,75	0,45	--	--	--	--	--	88,90	92,40	89,00	--	6,40	5,00	5,50	--	3,60	2,70	5,50

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkeweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model
Spoordonkeweg 133 - Oirschot
Gruip: 01 spoordonkeweg
Wijze Van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaad = RMW-2012

naam	ZV (P4)	NR (D)	NR (A)	NR (N)	NR (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
weg 1a	--	--	--	--	--	136,43	4,22	8,83	--	9,92	3,58	0,55	--	9,92	1,93	0,55	--	78,07	86,55	92,60	98,03	103,82
weg 1b	--	--	--	--	--	180,81	5,66	11,69	--	13,08	4,71	0,72	--	13,08	2,56	0,72	--	79,28	87,57	93,82	99,25	105,04

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model
Spoordonksestraat 133 - Oirschot
Gisloc: D1 Spoordonkseweg
Tijdst: 94% Regen, voor Lekenmethode Wegvoetkeerslawaa - RMW-2012

Naam	LE (B) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
weg 1a	100,30	93,52	83,78	74,22	62,44	55,54	44,27	100,42	96,86	90,08	80,08	66,71	74,78	61,08	56,68	52,15	48,59	41,83	72,18
weg 1b	101,52	94,74	85,00	75,44	63,66	56,76	45,49	101,63	98,08	91,29	81,30	67,93	76,00	62,29	57,90	53,37	49,81	43,04	73,40

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model

Spoordonksestraat 133 - Oirschot

Groep: 01 Spoordonkseweg

Lijst van Wegen, voor rekenmethode WegverkeersLawaai = RMW-2012

Weg	LB (P4) 65	LB (P4) 125	LB (P4) 250	LB (P4) 500	LB (P4) 1k	LB (P4) 2k	LB (P4) 4k	LB (P4) 8k
weg 1a	--	--	--	--	--	--	--	--
weg 1b	--	--	--	--	--	--	--	--

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: basis model
Spoordonksestraat 133 - Oirschot
Groep: 02 Langendonsedijk
Lijst Van Regen, Vocht, Levensmethode Wegverkeerslawaa - RMA-2012

Naam	Obschr.	ISO II	ISO K.	Modif.	Type	Cpl	Cpl W	Helling	Wegdok	V(RR(D))	V(RR(A))	V(RR(N))	V(RR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(RV(D))	V(RV(A))	V(RV(N))	V(RV(P4))
reg 02	Langendonsedijk	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	False	1,5	0	NO	--	--	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model
Spoordonksestraat: 133 = Oirschot
Gravel: 22 hangendeKaad: 24
Sjacht Van Wegen, Voor: Tekenmethode WegVerkeersLawaas: = RMW-2012

Road	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	Vint(D)	Vint(A)	Vint(N)	Vint(P4)	WSP(D)	WSP(A)	WSP(N)	WSP(P4)	SLV(D)	SLV(A)	SLV(N)	SLV(P4)	WV(D)	WV(A)	WV(N)	WV(P4)	WV(D)	WV(A)	WV(N)
weg 32	60	60	60	--	634,00	6,40	6,70	1,10	--	--	--	--	--	76,30	77,00	69,10	--	11,00	10,00	9,90	--	12,70	13,00	21,00

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model
Spoordonksestraat 133 - Oirschot
Groep: 02 Langendijksewijk
Object Van Wegen, vast Zakenmethode Reguleringsplan - RMW-2012

Naam	ZV (r4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
veg 02	--	--	--	--	--	36,96	18,06	4,02	--	4,46	2,35	0,53	--	5,15	3,05	1,46	--	75,13	83,23	89,94	94,90	99,11

akv495aa
ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: keuzile model
Spoordonksestraat 133 - Oirschot
Groep: 02 Langenouksdijk
Lijst Van Wegen, Voor Rekenmethode WegVerkeerslaaai - RM2-2012

Naam	LE (U) 2k	LE (U) 4k	LE (U) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
veg 02	95,61	89,90	90,10	72,72	80,76	87,37	92,52	96,73	93,22	86,51	77,67	68,75	76,57	83,27	89,54	92,11	88,56	81,67	73,36

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model
Spoordonksestraat 133 - Oirschot
Groep: 32 Lingsdonksewijk
Lijst: Pun Wegen, Voot rekenmethode WegVerkeersWaa - RMW-2012

Naam	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Weg 32	--	--	--	--	--	--	--	--

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Model: eerste model
Spoordonksestraat 133 te Oirschot
Grupe: (hoofdgroep)
Lijst van Votapunten, voor rekenmethode Regverkeerslawe: - RMR-2012

Naam	Qasche	Kaiveld	Huuf	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Goel
01	Z SW 133a	0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
01	Z SW 133a	0,00	Eigen waarde	--	4,50	--	--	--	--	Ja
02	O SW 133a	0,00	Eigen waarde	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
03	N SW 133a	0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
03	N SW 133a	0,00	Eigen waarde	--	4,50	--	--	--	--	Ja
04	Z SW 133b	0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
04	Z SW 133b	0,00	Eigen waarde	--	4,50	--	--	--	--	Ja
05	N SW 133b	0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
05	N SW 133b	0,00	Eigen waarde	--	4,50	--	--	--	--	Ja
06	N SW 133b	0,00	Eigen waarde	1,50	--	--	--	--	--	Ja
06	N SW 133b	0,00	Eigen waarde	--	4,50	--	--	--	--	Ja

akv495aa

ao woningsplitsing Spoordonkseweg 133 te Oirschot

Bijlage II
Modelgegevens

Rapport: Geroepenruis
Model: Geroepen model

Weg	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
energieplichtige wegen	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	0,00
G1 Spoordonkseweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
G2 Langendonksedijk	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00



Bijlage III

Rapport: Resultatentabel
Model: reken model
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 01 Spoordonkseweg
Groepproductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01_A	Z Sw 133a	1,50	56	53	45	56
	01_B	Z Sw 133a	4,50	56	53	44	56
	02_A	O Sw 133a	1,50	53	49	41	52
	02_B	O Sw 133a	4,50	53	50	41	53
	03_A	N Sw 133a	1,50	33	29	21	33
	03_B	N Sw 133a	4,50	19	16	7	19
	04_A	Z Sw 133b	1,50	56	53	44	56
	04_B	Z Sw 133b	4,50	56	52	44	56
	05_A	W Sw 133b	1,50	51	47	39	51
	05_B	W Sw 133b	4,50	52	48	40	52
	06_A	N Sw 133b	1,50	28	25	17	28
	06_B	N Sw 133b	4,50	34	31	23	34

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model
 LAeq toetsresultaten voor toetspunten
 Groep: 02 Langendonksedijk
 Groepcorrectie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Z Sw 133a	1,50	27	25	20	29
01_B	Z Sw 133a	4,50	30	27	23	31
02_A	O Sw 133a	1,50	36	34	29	38
02_B	O Sw 133a	4,50	39	37	32	41
03_A	N Sw 133a	1,50	36	33	29	37
03_B	N Sw 133a	4,50	38	35	31	39
04_A	Z Sw 133b	1,50	23	21	17	25
04_B	Z Sw 133b	4,50	25	23	18	27
05_A	N Sw 133b	1,50	24	22	17	26
05_B	N Sw 133b	4,50	25	23	18	27
06_A	N Sw 133b	1,50	24	21	27	35
06_B	N Sw 133b	4,50	36	33	29	37



Bijlage IV

Rapport: ResultatenLabel
 Model: eerate model
 Groep: 1Aeq totaalsresultaten voor toelapunten
 Groepaardij: zoneplichtige wegen
 Groepaardij: Nuo

Naam	Toelapunt	Omschrijving	Hoogte	Daag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Z Sw 133a	1,50	61	59	50	61	
01_B	Z Sw 133a	4,50	61	58	49	61	
02_A	O Sw 133a	1,50	58	54	46	58	
02_B	O Sw 133a	4,50	58	55	47	58	
03_A	N Sw 133a	1,50	42	40	34	44	
03_B	N Sw 133a	4,50	43	40	36	44	
04_A	Z Sw 133b	1,50	61	58	49	61	
04_B	Z Sw 133b	4,50	61	57	49	61	
05_A	W Sw 133b	1,50	56	52	44	56	
05_B	W Sw 133b	4,50	57	53	45	57	
06_A	X Sw 133b	1,50	40	37	32	41	
06_B	X Sw 133b	4,50	43	40	35	44	

