

Akoestisch onderzoek BP Den Hoek 1 te Cromvoirt, gemeente Vught

Projectnr. M15 103.401

Opdrachtgever : Bureau Verkuylen
Veemarktkade 8 5222 AE 's-Hertogenbosch
Tel: 073 – 623 13 13

Contactpersoon: De heer ir. R.J. Verkuylen
De heer ing. M. van Spaandonk

Adviseur : K+ Adviesgroep bv
Jodenstraat 6 6101 AS Echt
Postbus 224 6100 AE Echt
Tel: 0475 – 470 470 Fax: 0475 – 481 018
E-mail: info@k-plus.nl

Behandeld door: ir. W.M. Siebesma

Datum : 23 maart 2015

Referentie : WS/SL/M15 103.401.doc

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Titel	Blad
1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	6
2.1	Ruimtelijke gegevens	6
2.2	Verkeersgegevens	6
2.3	Toegepaste rekenmethode	6
3	Normstelling	8
3.1	Wet geluidhinder	8
3.1.1	Algemeen	8
3.1.2	Omvang geluidzones langs wegen	8
3.1.3	Aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder	8
3.1.4	Aftrek stille banden	9
3.1.5	Stedelijk en buitenstedelijk gebied	9
3.1.6	Nieuwe situaties	10
3.1.7	Maximaal toelaatbare geluidbelasting	10
3.2	Bouwbesluit 2012	10
4	Berekeningsresultaten	12
4.1	Wet geluidhinder nieuwe situaties	12
4.1.1	Algemeen	12
4.1.2	Achterstraat, 1.5 m	12
4.1.3	Achterstraat, 4.5 m	13
4.1.4	Achterstraat, 7.5 m	13
4.2	Bouwbesluit	14
5	Evaluatie en conclusie	15
5.1	Wet geluidhinder	15
5.1.1	Algemeen	15
5.1.2	Achterstraat	15
5.2	Bouwbesluit	15

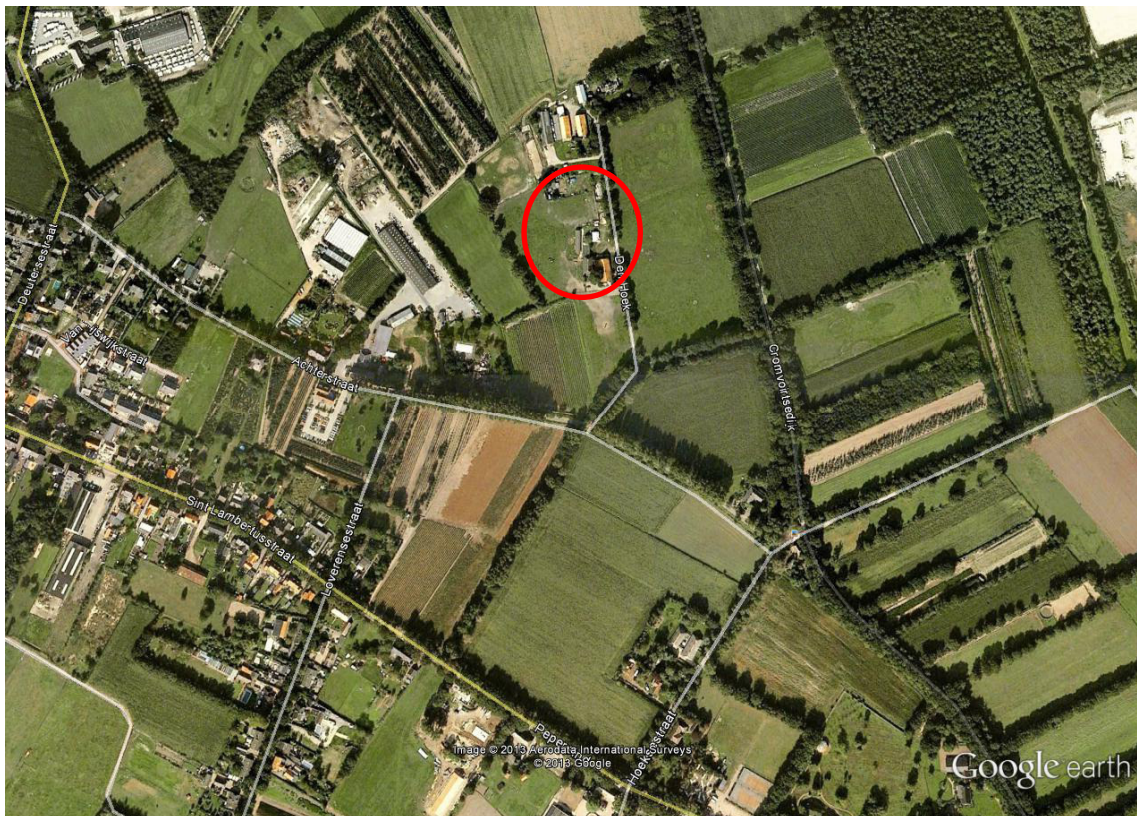
Bijlagen:

- Bijlage I: Figuren akoestisch rekenmodel
 Bijlage II: Berekeningsgegevens en –resultaten wegverkeerslawaaï
 Bijlage III: Verstrekte verkeersgegevens

1 INLEIDING

In opdracht van Bureau Verkuylen is in het kader van een bestemmingsplanwijziging voor een bouwplan aan Den Hoek 1 te Cromvoirt, gemeente Vught, door K+ Adviesgroep bv een akoestisch onderzoek verricht naar de te verwachten optredende geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaai ter plaatse van de nieuwe situaties in het kader van de Wet geluidhinder. Het betreft de gewenste realisatie van drie woningen.

In onderstaande figuur 1.1 is de globale ligging van de locatie weergegeven. In bijlage I is een situatietekening opgenomen.



Figuur 1.1: Ligging plan (bron: Google Earth).

Het onderzoek is noodzakelijk omdat het bouwplan is gelegen binnen de geluidzone van de Achterstraat. De overige relevante wegen nabij het bouwplan kennen allen een snelheidsregime van 30 km/uur en zijn derhalve niet zoneplichtig in het kader van de Wet geluidhinder. Vanwege de lage intensiteiten en de afstand tot het bouwplan zijn deze wegen verder ook niet beschouwd.

De berekeningen zijn gebaseerd op:

- de “Wet geluidhinder”;
- het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” d.d. 27 juni 2012;
- het “Besluit Geluidhinder”.

In bijlage I zijn grafische overzichten opgenomen van de onderzochte situatie. Voor nadere gegevens met betrekking tot de berekeningsgegevens en -resultaten wordt verwezen naar de in bijlage II opgenomen rekenbladen.

Uitgangspunt van deze rapportage is een eerder door K+ Adviesgroep uitgevoerd akoestisch onderzoek voor een nabij gelegen locatie aan de Achterstraat (M13 104.401.1).

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Ruimtelijke gegevens

Het bouwplan is gelegen buiten de bebouwde kom. Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van een door de opdrachtgever verstrekte situatietekening van het bouwplan met omgeving. De hoogte informatie van de aanwezige bebouwing is bepaald met behulp van Google Streetview.

2.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor de Achterstraat zijn verstrekt door de opdrachtgever van het eerder uitgevoerde onderzoek. De intensiteit is opgehoogd naar het maatgevende jaar 2015, uitgaande van een groeipercentage van 1,5%.

Uit deze gegevens blijkt dat er alleen lichte motorvoertuigen zouden rijden. Omdat dit niet helemaal reëel lijkt, is er bij de modellering, na overleg met de gemeente Vught, vanuit gegaan dat er wel middelzware en zware motorvoertuigen rijden. Er is uitgegaan van 5% middelzwaar- en 5% zwaar vrachtverkeer in iedere periode.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar de in bijlage III opgenomen verkeersgegevens.

In tabel 2.1 is een overzicht opgenomen van de gehanteerde verkeersgegevens.

Tabel 2.1: Overzicht verkeersgegevens 2025.

Straat	Etmaal-intensiteit	Periode verdeling		Verdeling per voertuigcategorie			Snelheid km/h	Wegdek
				Qlv	Qmv	Qzv		
Achterstraat	601	D	7.1%	90%	5%	5%	60	1
		A	2.7%	90%	5%	5%		
		N	0.5%	90%	5%	5%		

Hierbij is:

Periode: gemiddelde uuraandeel betreffende periode in procenten van de etmaalintensiteit.

Qlv: gemiddeld uuraandeel lichte motorvoertuigen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode in procenten.

Qmv: gemiddeld uuraandeel middelzware motorvoertuigen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode in procenten.

Qzv: gemiddeld uuraandeel zware motorvoertuigen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode in procenten.

Qmr: gemiddeld uuraandeel motorrijwielen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode in procenten.

Snelheid: ter plaatse toegestane maximum snelheid.

Wegdek: type 1: referentiewegdek (DAB)

2.3 Toegepaste rekenmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van “Standaard Rekenmethode II”, zoals deze is beschreven in het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012”.

Bij de modellering van het akoestisch rekenmodel is gebruik gemaakt van het pakket WinHavik als ontwikkeld door dirActivity.

Omdat de locatie van de woningen nog niet definitief vast is gelegd, zijn bij het onderhavige onderzoek de contouren berekend. Voor de bodemabsorptie is uitgegaan van 50%, half zacht, half harde bodem.

3 NORMSTELLING

3.1 Wet geluidhinder

3.1.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder dient met betrekking tot de geluidbelasting van een weg in nieuwe situaties de geluidbelasting in L_{den} in dB te worden bepaald. Dit is een gemiddeld geluidniveau over de dag-, avond- en nachtperiode en wordt bepaald met de volgende formule:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

3.1.2 Omvang geluidzones langs wegen

Krachtens de Wet geluidhinder worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied (art. 74 lid 2a. Wgh) of;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/h geldt (art. 74 lid 2b. Wgh).

De breedte van de geluidzones als functie van het aantal rijstroken van de weg en het soort gebied is weergegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1.: Breedte geluidzones aan weerszijde van de weg in meters.

Gebied		Breedte (m) geluidzones (art. 74)
Stedelijk	1 of 2 rijstroken	200
	3 of meer rijstroken	350
Buitenstedelijk	1 of 2 rijstroken	250
	3 of 4 rijstroken	400
	5 of meer rijstroken	600

3.1.3 Aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder

Op grond van verdere ontwikkelingen in de techniek en het treffen van geluid reducerende maatregelen aan de motorvoertuigen, is te verwachten, dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is.

Binnen de Wet geluidhinder is middels artikel 110g de mogelijkheid geschapen om deze vermindering van de geluidproductie in de geluidbelasting door te voeren.

Deze aftrek mag alleen worden toegepast bij het toetsen van de geluidbelasting aan de normstelling en niet bij het bepalen van het binnenniveau (artikel 3.4 Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012).

De hoogte van de aftrek is afhankelijk van de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen. Tijdelijk (tot 1 juli 2018) is de aftrek verruimd voor wegen waar de snelheid 70 km/h of meer bedraagt. In tabel 3.2 is een overzicht opgenomen van de hoogte van de aftrek.

Tabel 3.2: Overzicht aftrek 110 g Wgh geluidhinder (artikel 3.4 RMV2012).

Representatieve snelheid	Aftrek artikel 110g Wgh tot 1 juli 2018	Aftrek artikel 110g Wgh na 1 juli 2018
< 70 km/h	5 dB	5 dB
≥ 70 km/h	4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 110g Wgh 57 dB bedraagt	2 dB
≥ 70 km/h	3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 110g Wgh 56 dB bedraagt	2 dB
≥ 70 km/h	2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting	2 dB

3.1.4 Aftrek stille banden

In artikel 3.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is een aftrek opgenomen voor stille banden. Deze aftrek geldt alleen bij wegen met rijsnelheden van 70 km/h en hoger. Standaard is de aftrek 2 dB. In de volgende situaties is de aftrek 1 dB:

- Zeer Open Asfalt Beton;
- 2-laags ZOAB, met uitzondering van 2-laags ZOAB-fijn;
- Uitgeborsteld beton;
- Geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
- Oppervlaktebewerking.

Een overzicht van de stille bandenaftrek is opgenomen in tabel 3.3.

Tabel 3.3: Overzicht stille banden aftrek.

Representatieve snelheid	Wegverharding	Correctie artikel 3.5 (stille banden aftrek)
< 70 km/h	Alle	0 dB
≥ 70 km/h	ZOAB, 2-laags ZOAB, uitgeborsteld beton, geoptimaliseerd uitgeborsteld beton, oppervlaktebewerking	1 dB
≥ 70 km/h	Alle andere verhardingen dan bovenstaand vermeld	2 dB

3.1.5 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Gebieden binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de gebieden binnen de bebouwde kom gelegen binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, worden als stedelijk aangemerkt.

Als buitenstedelijke gebieden worden gebieden buiten de bebouwde kom, alsmede de bovengenoemde uitgezonderde gebieden binnen de bebouwde kom aangemerkt.

3.1.6 Nieuwe situaties

In al die gevallen waar in de aanleg van een geluidgevoelig object en/of een zoneplichtige weg door vaststelling of herziening van een bestemmingsplan wordt voorzien, is er sprake van 'nieuwe situaties'.

3.1.7 Maximaal toelaatbare geluidbelasting

Normen met betrekking tot de geluidbelasting in 'nieuwe situaties' zijn in artikel 82 t/m 87 van de Wet geluidhinder vermeld.

In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat een zogenaamde voorkeursgrenswaarde niet mag worden overschreden. Indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn dan wel stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard kunnen burgemeester en wethouders een hogere toelaatbare waarde vaststellen.

Indien het bouwplan ligt binnen meerdere geluidbronnen dan dient de gecumuleerde belasting naar het oordeel van burgemeester en wethouders niet leiden tot onaanvaardbare geluidbelastingen. Wanneer de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden is geen nieuwbouw mogelijk.

In de Wet geluidhinder worden voor woningen de volgende eisen gesteld:

- voorkeursgrenswaarde: 48 dB (art. 82, lid 1);
- maximale ontheffingswaarde buitenstedelijk gebied: 53 dB (art. 83, lid 1).

Niet geprojecteerd betekent dat het vigerende bestemmingsplan geen woonbebouwing toestaat zodat het bestemmingsplan dient te worden herzien.

3.2 Bouwbesluit 2012

In het Bouwbesluit 2012 zijn in afdeling 3.1 voorschriften opgenomen voor bescherming tegen geluid van buiten. Voor een woonfunctie worden eisen gesteld aan het maximaal toelaatbaar binnenniveau ten gevolge van wegverkeerslawaaï (gezoneerde wegen).

Als bij industrie-, weg- en spoorweglawaaï de betreffende voorkeursgrenswaarde wordt overschreden stellen gemeenten op basis van de Wet geluidhinder een zogenoemd hogere-waardenbesluit vast, waarin plaatselijk hogere geluidbelastingen worden toegestaan («hoogst toelaatbare geluidbelasting») die in het bestemmingsplan worden opgenomen. In dergelijke zones mag alleen worden gebouwd wanneer de door de aanvrager van een omgevingvergunning te realiseren karakteristieke geluidwering hoger is dan de in artikel 3.2 gegeven minimum waarde van 20 dB.

Wanneer dergelijke zones niet zijn vastgesteld, zoals bij 30 km/u wegen dan dient overeenkomstig artikel 3.2 te worden voldaan aan de minimum eis van 20 dB. Als bij niet gezoneerde wegen de feitelijke geluidbelasting op de gevel toch groter is dan 20 dB +35 dB

(A) (bij industrielawaai) respectievelijk 20 dB +33 dB (bij weg- en spoorweglawaaai) dan ligt volgens de toelichting de oplossing van het probleem niet bij de aanvrager om omgevingsvergunning maar bij de veroorzaker van het geluid.

4 BEREKENINGSRESULTATEN

4.1 Wet geluidhinder nieuwe situaties

4.1.1 Algemeen

Uitgaande van voornoemde uitgangspunten zijn geluidcontouren bepaald. Het betreft de ligging van de 48 dB contour (voorkeursgrenswaarde) en de ligging van de 53 dB contour (maximale ontheffingswaarde). Deze contour is bepaald voor de waarnemhoogte 1,5 m, 4,5 m en 7,5 m. De invoergegevens en contouren zijn opgenomen in Bijlage II.

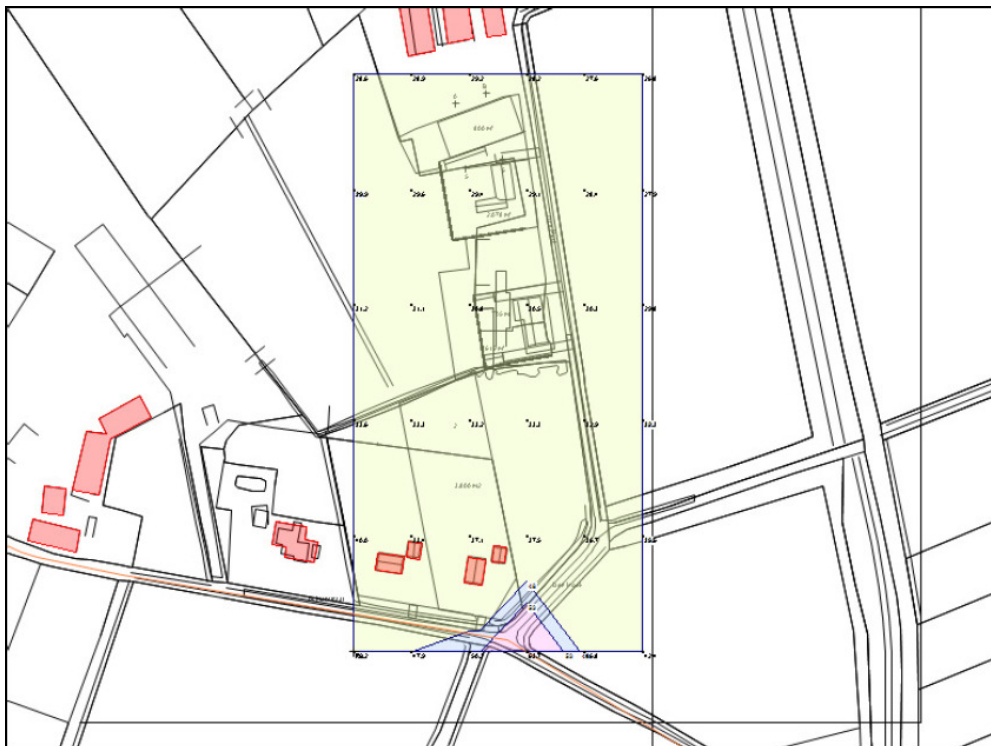
De contouren zijn weergegeven inclusief aftrek artikel 110g Wgh, en met kleur is de heersende waarde aangegeven. De betekenis hiervan is als volgt:

Groen: de voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden in het kader van de Wet geluidhinder worden geen restricties opgelegd.

Blauw: de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, de maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Aan de hand van door de gemeente vastgestelde beleidsregels kan onder bepaalde voorwaarden ontheffing worden verleend voor een hogere toelaatbare geluidbelasting.

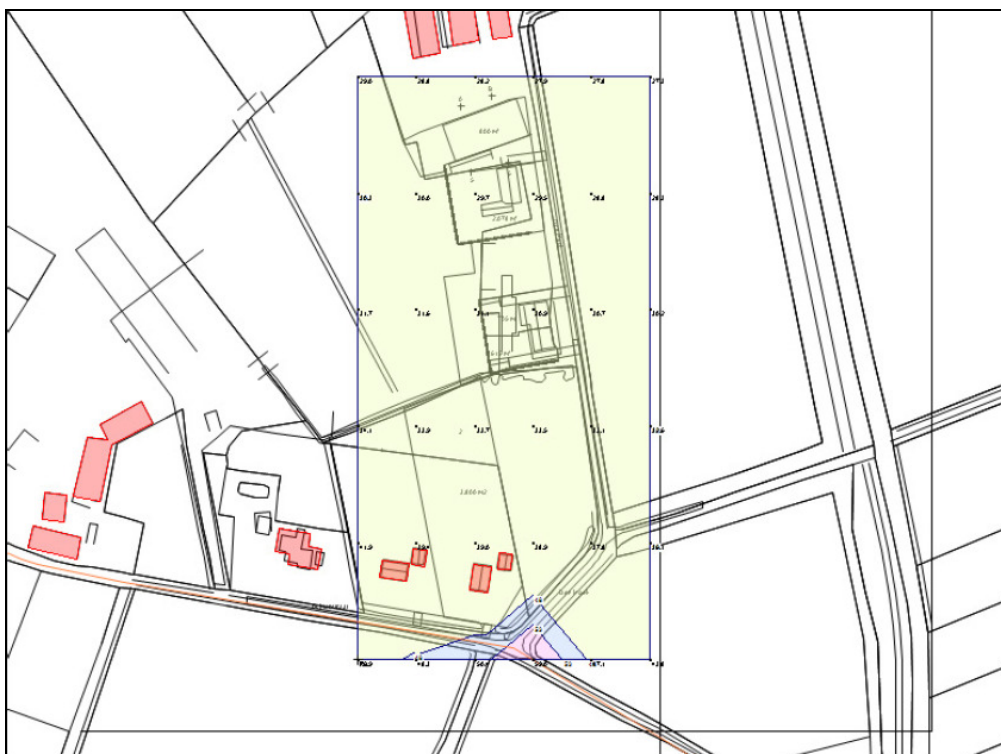
Roze: de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Voor de betreffende gevel kan geen hogere toelaatbare grenswaarde worden vastgesteld. Woningbouw is niet toegestaan of het plan moet ter plaatse voorzien in een “dove” gevel.

4.1.2 Achterstraat, 1,5 m



Figuur 4.1: Contouren 1,5 m hoogte ten gevolge van Achterstraat (in dB).

4.1.3 Achterstraat, 4,5 m



4.2 Bouwbesluit

De geluidwering van de gevel wordt bepaald aan de hand van de maximale geluidbelasting per weg. De eisen uit het Bouwbesluit gelden alleen voor wegen waarvoor een Hogere Waarde is verleend.

Op grond van artikel 3.4 van het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” mag bij het dimensioneren van de gevelmaatregelen geen rekening worden gehouden met de aftrek van artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Omdat met betrekking tot de geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde weg Achterstraat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, kan voor de geluidwering van de gevel worden volstaan met de minimumeis van 20 dB.

5 EVALUATIE EN CONCLUSIE

Voor een bestemmingswijziging ten behoeve van de realisatie van drie woningen aan Den Hoek 1 te Cromvoirt, gemeente Vught, is in opdracht van Bureau Verkuylen een akoestisch onderzoek verricht naar de ligging van geluidcontouren vanwege wegverkeerslawaai ter plaatse van de nieuwe situaties in het kader van de Wet geluidhinder.

5.1 Wet geluidhinder

5.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder geeft uitsluitend grenswaarden ten aanzien van de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

De definitie van een gevel luidt: *“de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak, met uitzondering van een constructie zonder te openen delen en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33dB (bij verkeerslawaai)”*.

5.1.2 Achterstraat

De voorkeursgrenswaarde wordt op de bouwplannen niet overschreden. De Wet geluidhinder legt geen restricties op aan het bouwplan.

5.2 Bouwbesluit

De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden, er hoeft derhalve geen hogere waarde te worden aangevraagd. Derhalve kan voor de geluidwering van de gevel worden volstaan met de minimum eis van 20 dB conform Bouwbesluit.

BIJLAGE I

Figuren akoestisch rekenmodel



plangrens



bestaande verharde weg



nieuwe inrit

BEBOUWING



bestaande bebouwing



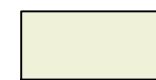
nieuw bijgebouw



woonbebouwing



nieuwe paardenbak

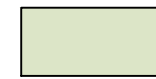


bestaande tuinen / erven



nieuwe tuinen / erven

GROEN



agrarisch



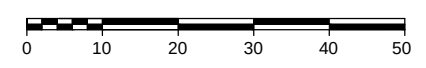
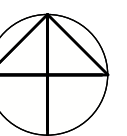
bestaande boom



haag



nieuwe boom



Gemeente Vught

projectnaam

Wijzigingsplan Den Hoek 1, Cromvoirt

onderdeel

Inrichtingsschets

projectnummer	23514056A	V01	05-11-2014	schaal	1:1000
projectleider	RJV	V04	13-11-2014	formaat	A3
tekenaar	MvS	V05	06-03-2015	blad	2
bestandsnaam	V05 150306 23514056A KRT02 IS.dwg				



DE GRUYTER FABRIEK
VEEMARKTKADE 8
5222 AE 'S-HERTOGENBOSCH
073 623 1313
INFO@BUREAUVERKUYLEN.NL
BUREAUVERKUYLEN.NL

K+ Adviesgroep b.v.

project Den Hoek Cromvoirt
opdrachtgever Bureau Verkuylen

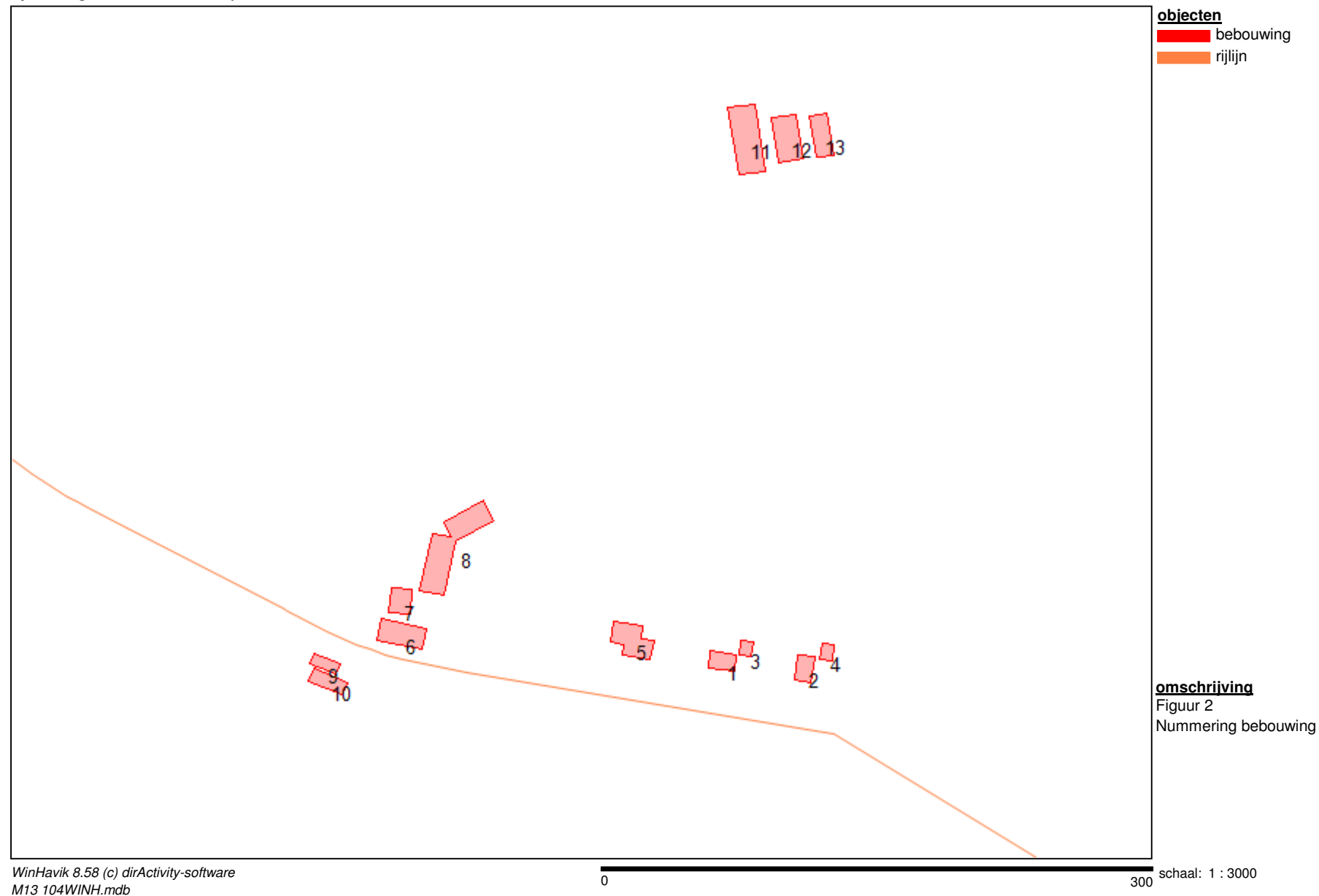


objecten
■ bebouwing
■ rijlijn
+ raster

omschrijving
Figuur 1
Situatie

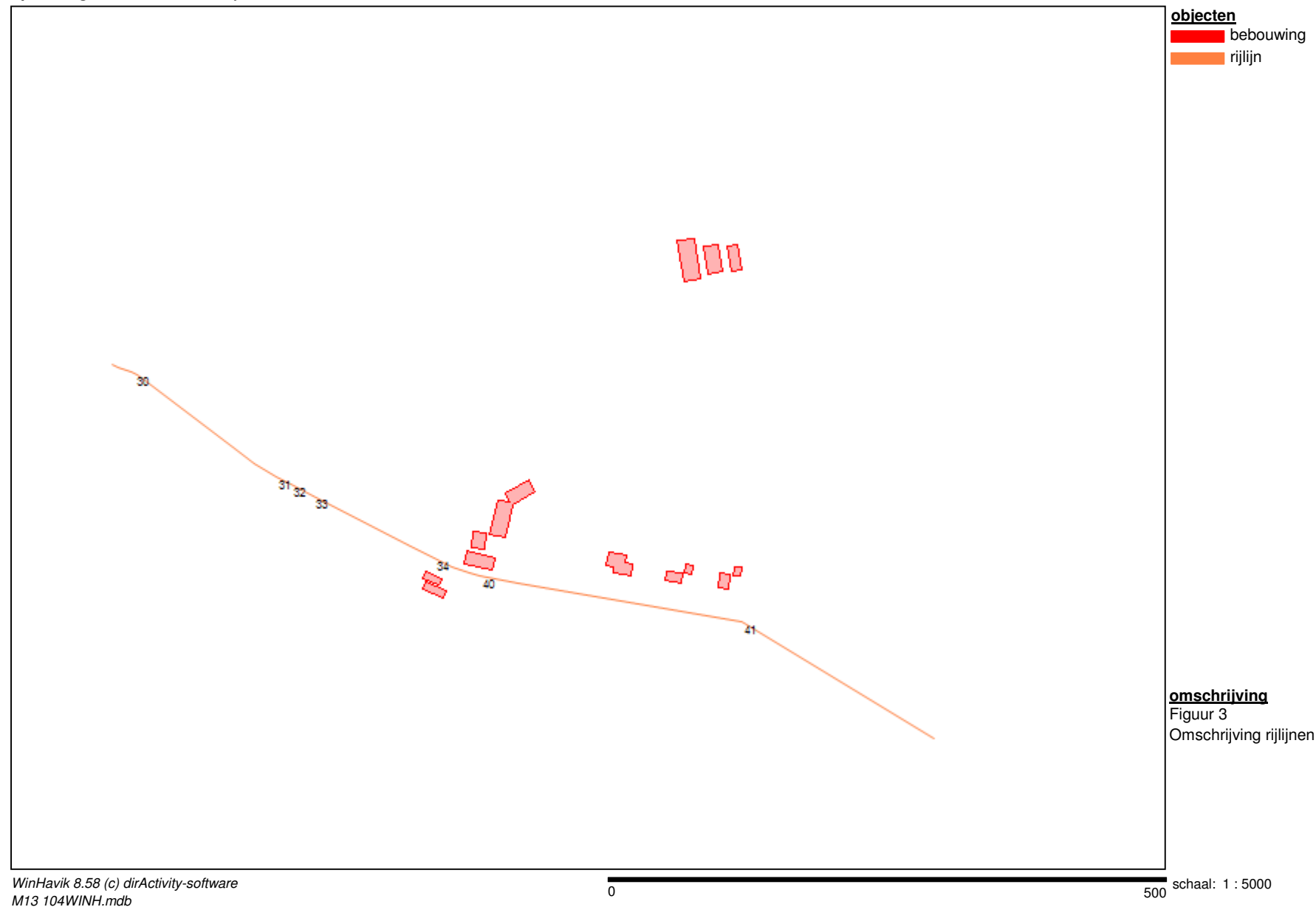
K+ Adviesgroep b.v.

project Den Hoek Cromvoirt
opdrachtgever Bureau Verkuylen



K+ Adviesgroep b.v.

project Den Hoek Cromvoirt
opdrachtgever Bureau Verkuylen



BIJLAGE II

Berekeningsgegevens en –resultaten wegverkeerslawaa

Projectgegevens

projectnaam: Den Hoek Cromvoirt
opdrachtgever: Bureau Verkuylen
adviseur: WS
databaseversie: 851
situatie: Onderzoek maart 2015
uitsnede: basismodel

omschrijvingverkeerslawaa

rekenhart:	16.0.5 (build2)
aut. berekening gemiddeld maaiveld:	☒
alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):	☒
standaard bodemabsorptie:	50 %
rekenresultaat binnengelezen (datum):	23-03-2015
rekenresultaat binnengelezen (tijd):	12:17
maximum aantal reflecties:	1 graden
minimum zichthoek reflecties:	2 graden
maximum sectorhoek:	5 graden
vaste sectorhoek:	2

Bebouwing

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
1	8.0	0.0	38		80	
2	8.0	0.0	32		80	
3	3.0	0.0	23		80	
4	3.0	0.0	22		80	
5	8.0	0.0	65		80	
6	9.0	0.0	49		80	
7	5.0	0.0	39		80	
8	5.0	0.0	142		80	
9	7.0	0.0	28		80	
10	7.0	0.0	48		80	
11	4.0	0.0	66		80	
12	4.0	0.0	51		80	
13	4.0	0.0	42		80	

Rasters

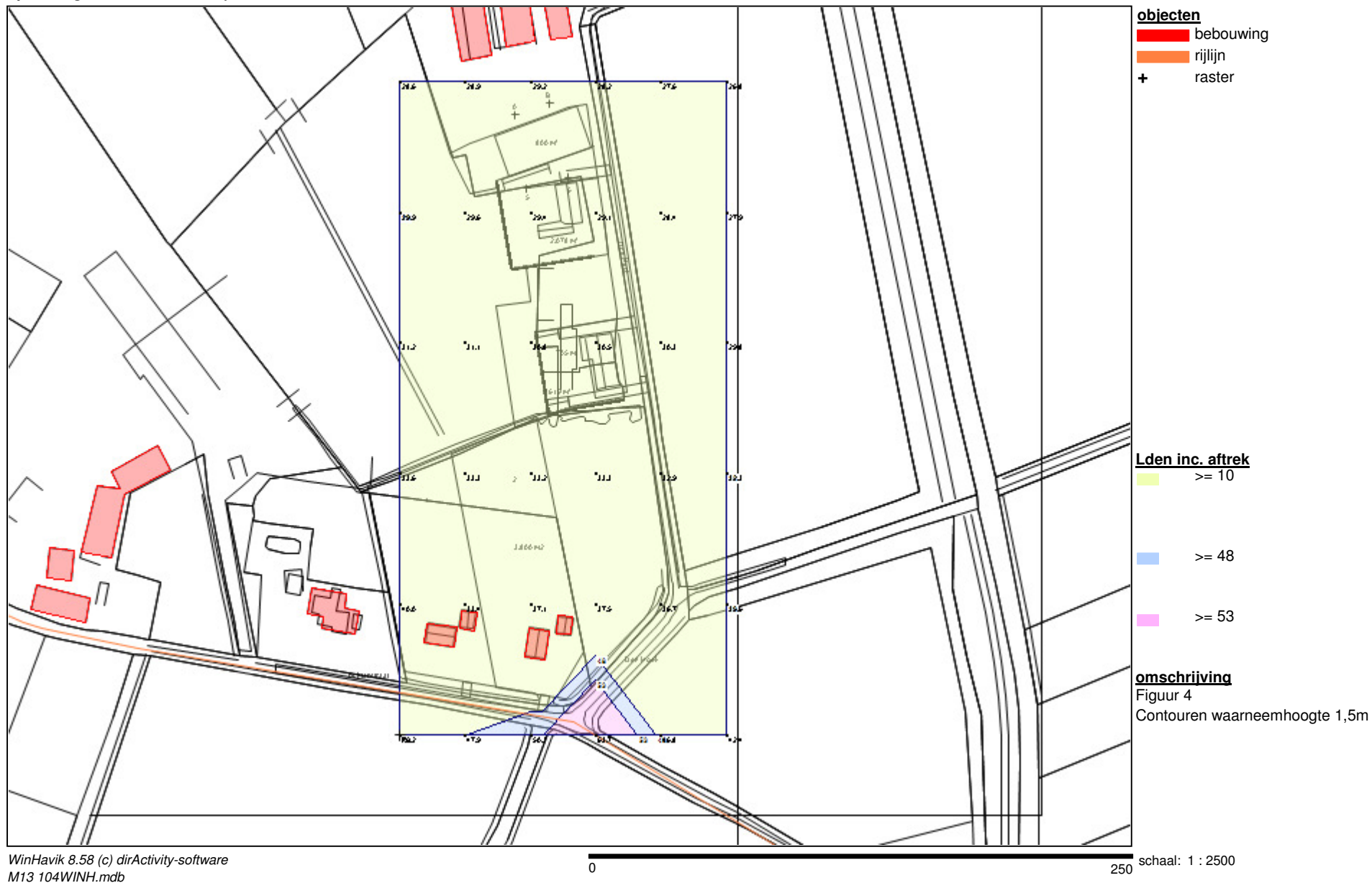
nr	z1	m1	hoogte	aantal stappen		rastergrootte		kenmerk	
				grens	x	y	x		y
1	0.0	0.0	7.5		5	5	30	60	1

Rijlijnen

nr	z.gem	lengte	wegdek	hellingcor. groep	omschrijving	kenmerk	art 110g	etm.intens.	%periode	Intensiteiten				snelheden				
										%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar	motor
30	0.0	156	01 glad asfalt/DAB	1	Achterstraat			601.0	☒	dag	7.10	97.00	2.00	1.00	.00	30	30	30
										avond	2.70	97.00	2.00	1.00	.00	30	30	30
										nacht	.50	97.00	2.00	1.00	.00	30	30	30
31	0.0	30	01 glad asfalt/DAB	1	Achterstraat			601.0	☒	dag	7.10	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
										avond	2.70	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
										nacht	.50	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
32	0.0	30	01 glad asfalt/DAB	1	Achterstraat			601.0	☒	dag	7.10	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
										avond	2.70	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
										nacht	.50	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
33	0.0	96	01 glad asfalt/DAB	1	Achterstraat			601.0	☒	dag	7.10	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
										avond	2.70	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
										nacht	.50	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
34	0.0	61	01 glad asfalt/DAB	1	Achterstraat			601.0	☒	dag	7.10	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
										avond	2.70	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
										nacht	.50	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
40	0.0	45	01 glad asfalt/DAB	1	Achterstraat			601.0	☒	dag	7.10	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
										avond	2.70	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
										nacht	.50	80.00	10.00	10.00	.00	30	30	30
41	0.0	403	01 glad asfalt/DAB	1	Achterstraat		5	601.0	☒	dag	7.10	90.00	5.00	5.00	.00	60	60	60
										avond	2.70	90.00	5.00	5.00	.00	60	60	60
										nacht	.50	90.00	5.00	5.00	.00	60	60	60

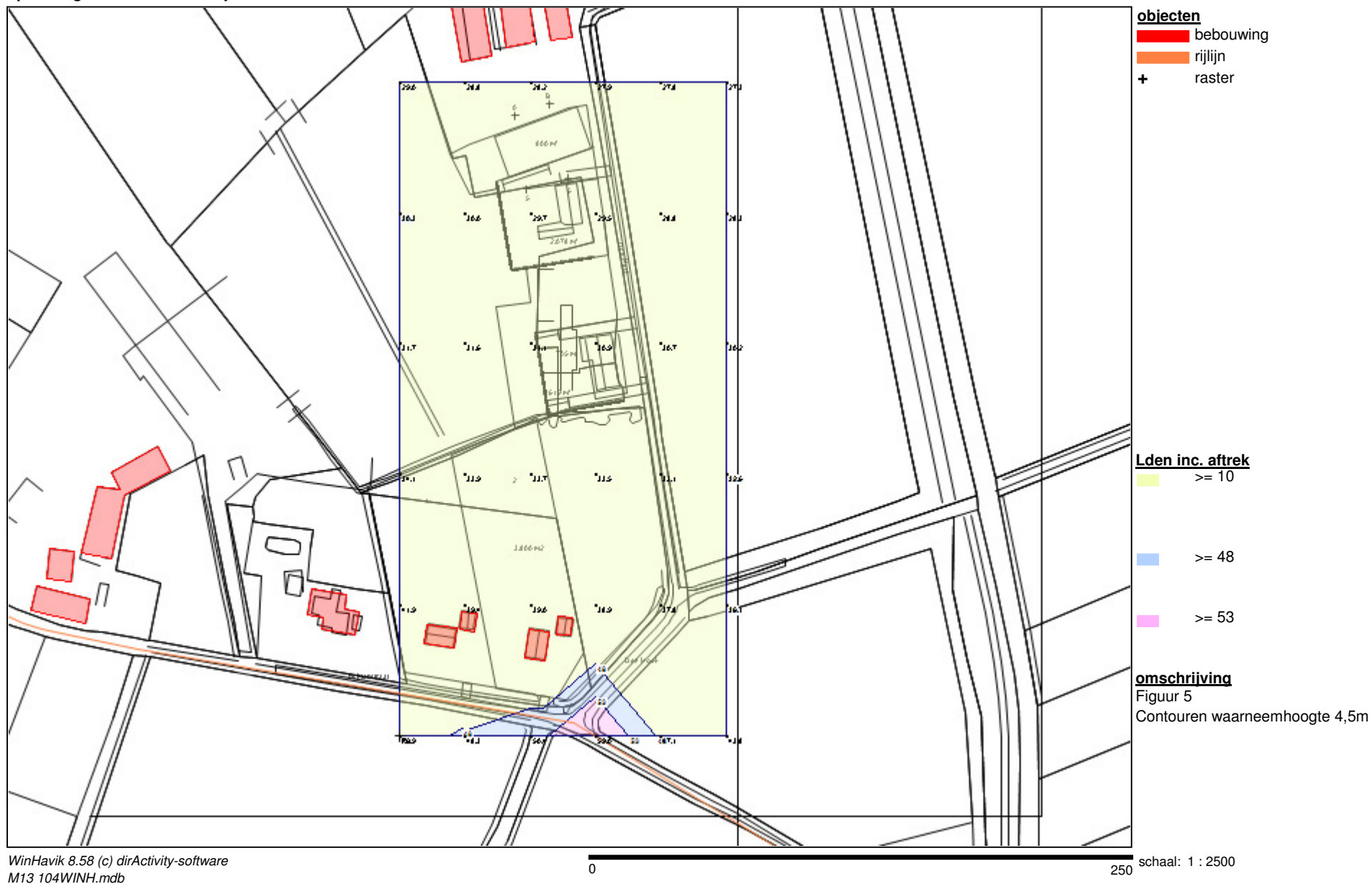
K+ Adviesgroep b.v.

project Den Hoek Cromvoirt
opdrachtgever Bureau Verkuylen



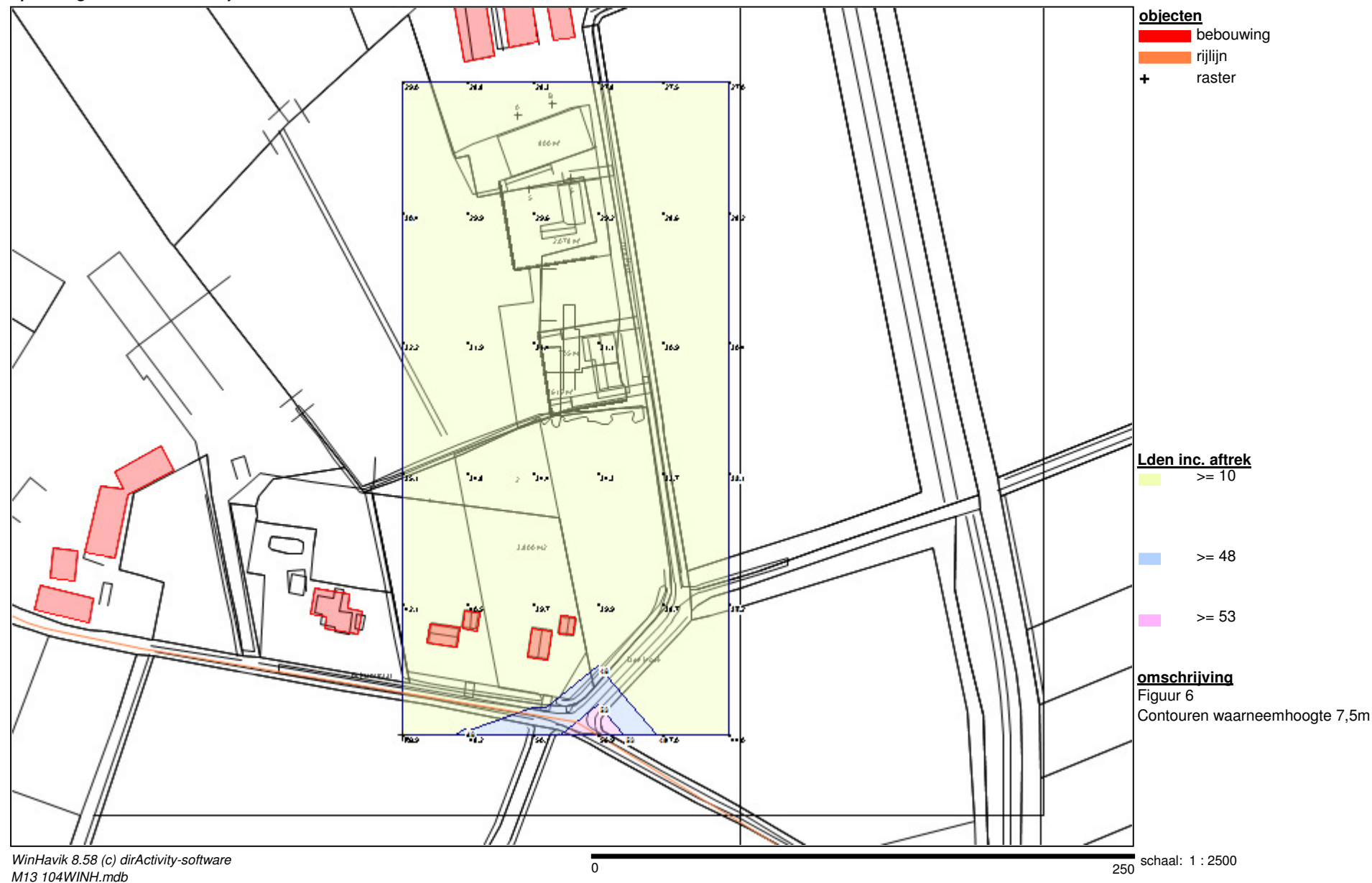
K+ Adviesgroep b.v.

project Den Hoek Cromvoirt
opdrachtgever Bureau Verkuylen



K+ Adviesgroep b.v.

project Den Hoek Cromvoirt
opdrachtgever Bureau Verkuylen



BIJLAGE III

Verstreckte verkeersgegevens

[illegible]

De gemeente Vught heeft in de inspraaknota het volgende besloten:

“In het kader van de bestemmingsplanprocedure is een akoestisch onderzoek opgesteld. In paragraaf 2.2 van dit onderzoek is een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens opgenomen. Hierbij wordt verondersteld dat 97 % lichte motorvoertuigen, 2% middelzware motorvoertuigen en 1% zware motorvoertuigen betreft. De veronderstelde voertuigverdeling is volgens inspreker onjuist. Vanuit het bedrijf van inspreker vinden relatief veel verkeersbewegingen van middelzware- en zware motorvoertuigen. Gevraagd wordt om de uitgangspunten van het onderzoek te herzien.

Reactie gemeente

De eerder opgenomen voertuigverdeling is gebaseerd op een gemeentelijk model waarin voor het grootste gedeelte licht verkeer op de weg zit. De opgenomen intensiteiten in het model zijn correct. Gelet op de feitelijke situatie is het om een realistisch beeld te krijgen noodzakelijk om de intensiteiten voor middel en zwaar verkeer op te hogen. Om die reden zal het percentage middelzware en zware voertuigen in het akoestisch onderzoek worden aangepast tot 10% vrachtverkeer (middelzware en zware voertuigen).”