



AKOESTISCH ONDERZOEK
(t.b.v. ruimtelijke onderbouwing)

Merseloseweg 165b
Venray
kenmerk HMB B.V.: 22305701N

LEVEN EN WERKEN MET LAND EN WATER





GELUIDS
ONDERZOEK



BODEMONDERZOEK/
BODEMSANERING



BODEMENERGIE
SYSTEMEN



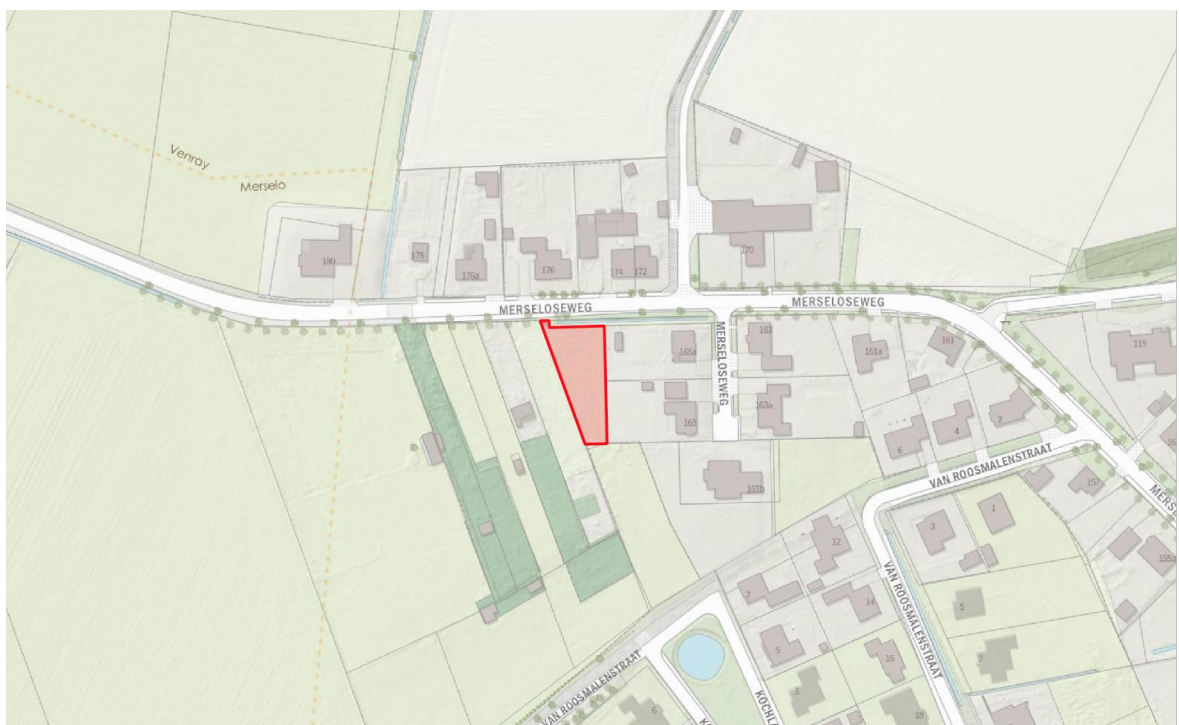
ASBEST
INVENTARISATIE

AKOESTISCH ONDERZOEK (t.b.v. ruimtelijke onderbouwing)

Merseloseweg 165b

Venray

kenmerk HMB B.V.: 22305701N



omschrijving object:

opdrachtgever:

datum rapport:

kenmerk:

status | versienummer:

uitgevoerd door:

projectleider:

rapporteur:

technisch eindverantwoordelijke:

realiseren van een nieuwe woning
Bureau Leefomgeving B.V. te Horst
15 november 2022
22305701N
Definitief | 1
HMB B.V.
de heer ing. H.G.M. Meelkop
de heer ing. H.G.M. Meelkop
de heer ing. W.A.T. van der Sterren

WS



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	GEBRUIKTE GEGEVENS	5
2.1	Algemene gegevens.....	5
2.2	Situatiebeschrijving	5
3	TOETSINGSKADER.....	6
3.1	Toetsingskader Wet geluidhinder (Wgh)	6
3.2	Toetsingskader Wet ruimtelijke ordening (Wro)	7
3.3	Definitie geluidgevoelige bestemmingen	8
4	ONDERZOEKSMETHODE	9
4.1	Wet geluidhinder (Wgh)	9
4.2	Wet ruimtelijke ordening (Wro)	9
4.3	Verantwoording rekenmodel	9
5	ONDERZOEKSRESULTATEN	10
5.1	Industrielawaai	10
5.2	Wegverkeerslawaaï.....	10
5.3	Geluidreducerende maatregelen voor de gevelbelasting Lden	11
5.4	Cumulatie.....	11
5.5	Binnengeluidniveau.....	12
6	CONCLUSIES.....	13

BIJLAGEN

- 1 | Onderzoekslocatie
- 2 | Overzicht verkeersgegevens
- 3 | Invoergegevens en rekenresultaten

1 INLEIDING

In opdracht van Bureau Leefomgeving B.V. te Horst is door HMB B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd op locatie Merseloseweg 165b te Venray.

Directe aanleiding tot het onderzoek is het realiseren van een nieuwe woning op de onderzoekslocatie. De plannen passen niet binnen de vigerende bestemming.

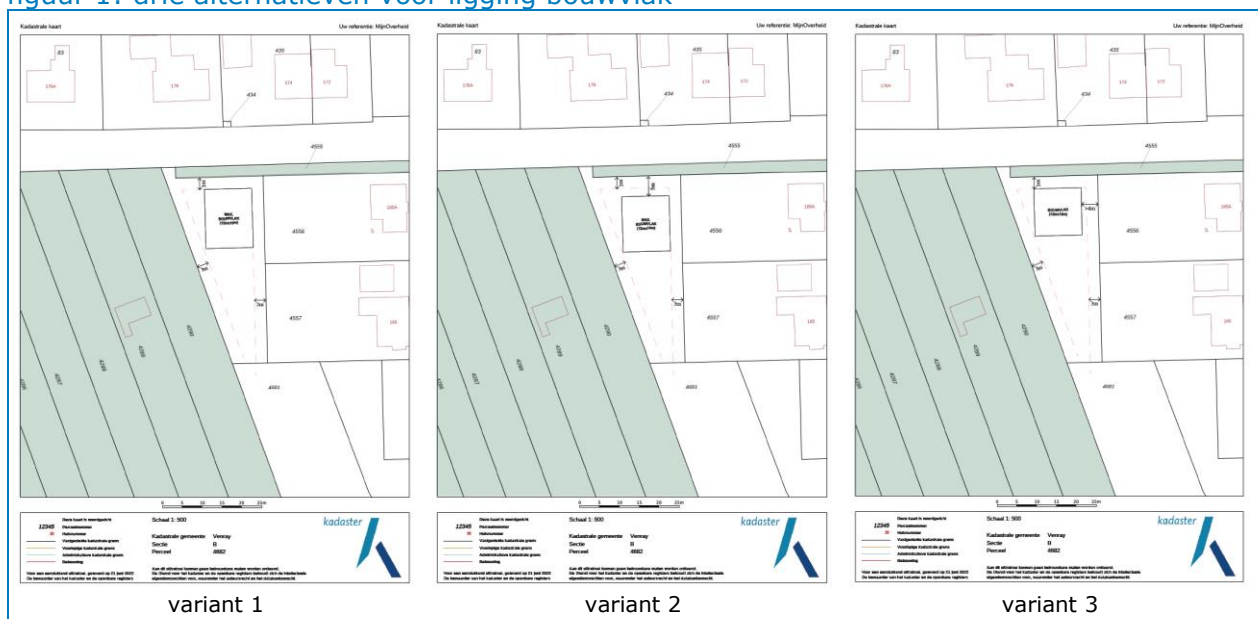
Het doel van dit onderzoek is meerledig:

- er wordt onderzocht hoe de plannen zich verhouden tot omliggende zoneplichtige geluidbronnen (toetsingskader Wgh);
- er wordt bepaald in hoeverre de herbestemming inbreuk doet op de geluidruimte van omliggende bedrijven/inrichtingen (toetsingskader Wro);
- er wordt beoordeeld wat het effect van omliggende geluidbronnen is op het woon- en leefklimaat op de onderzoekslocatie (toetsingskader Wgh en Wro).

Voor zover betrekking op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het onderzoek uitgevoerd conform de richtlijnen zoals opgenomen in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering 2009'. Onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) is uitgevoerd conform het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'.

Het voorliggende rapport doet verslag van de uitgangspunten en berekening.

figuur 1: drie alternatieven voor ligging bouwvlak



De berekening is verder uitgevoerd op basis van variant 1, aangezien dit het grootste bouwvlak betreft, en daarmee voor het aspect geluid maatgevend is.

2 GEBRUIKTE GEGEVENS

2.1 Algemene gegevens

Bij de samenstelling van dit rapport is gebruik gemaakt van de onderstaande uitgangsgegevens:

- de verkeersgegevens van de omliggende wegen zoals aangeleverd door de wegbeheerder (gemeente Venray);
- een door de opdrachtgever aangeleverde verbeelding van het bestemmingsplan;
- via BGT, pdok, AHN en BAG beschikbare geografische informatie.

2.2 Situatiebeschrijving

Opdrachtgever is voornemens om op de onderzoekslocatie een nieuwe woonfunctie te realiseren. De plannen passen niet binnen de vigerende bestemming. De locatie bevindt zich binnen de bebouwde kom van Venray. In de omgeving bevinden zich hoofdzakelijk bestaande woningen van derden. Tevens bevindt de locatie zich binnen de invloedssfeer van wegverkeer. Onderstaande [figuur 2](#) geeft een impressie van de onderzoekslocatie.

figuur 2: impressie onderzoekslocatie



3 TOETSINGSKADER

Omdat de plannen niet passen binnen de vigerende bestemming dient aangetoond te worden dat er in de beoogde situatie sprake blijft van een goede ruimtelijke ordening. Voor wat betreft het deelaspect geluid is daarbij in eerste instantie de Wet geluidhinder (Wgh) van belang. Hierin worden zogenoemde 'geluidgevoelige bestemmingen' zoals woningen scholen en ziekenhuizen beschermd tegen geluidhinder van alle volgens de wet zoneplichtige geluidbronnen (bepaalde wegen, spoorwegen, industrieterreinen en eventueel door de Minister aangewezen 'overige zones').

Ook in situaties waarin de Wgh niet van toepassing is zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening een akoestische beschouwing gegeven moeten worden. Het betreft bijvoorbeeld functies die volgens de Wgh niet als geluidgevoelig gelden, maar toch een bepaalde mate van bescherming tegen geluid behoeven (zoals bijvoorbeeld kantoren of vakantiewoningen). Maar ook bij het realiseren van gevoelige functies in de nabijheid van geluidbronnen die buiten de zoneringsplicht van de Wgh vallen zal het deelaspect geluid getoetst moeten worden (zoals bijvoorbeeld 30 km-wegen of bedrijven die niet zijn gelegen op gezoneerde industrieterreinen).

3.1 Toetsingskader Wet geluidhinder (Wgh)

De Wet geluidhinder kent per geluidtype een systematiek van voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Als voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde, dan zijn er vanuit akoestisch oogpunt geen bezwaren tegen de plannen. Mocht de geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde liggen, dan is woningbouw in principe niet toegestaan. Indien de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde doch onder de maximale ontheffingswaarde ligt, dan kan door het college van B&W ontheffing worden verleend voor een hogere waarde. Hieraan kan enkel medewerking worden verleend indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. De Wet geluidhinder geeft de voorwaarden waarbinnen hogere waarden mogelijk zijn, en geeft het lokale bestuur mogelijkheden om hierbinnen een eigen beleid te voeren. De gemeente Venray hanteert daarbij haar eigen geluidbeleid. Bij het vaststellen van een hogere waarde dient op grond van art.111b Wgh aangetoond te worden dat het binnengeluidniveau in de woning niet hoger is dan 35 dB(A) voor industrielawaai of 33 dB voor weg- en railverkeerslawai.

Industrielawaai:

In de omgeving bevindt zich geen gezoneerd industrieterrein. Verdere beoordeling van industrielawaai is daarom in het kader van de Wgh niet aan de orde.

Wegverkeerslawai:

De onderzoekslocatie ligt binnen de geluidzone van wegverkeer. Voor nieuw te realiseren woonfuncties binnen de zone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB (art. 82.1 Wet geluidhinder). Voor woningen in stedelijk gebied kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld tot maximaal 63 dB (art. 83.2 Wgh).

Berekening van de geluidbelasting gebeurt volgens het *Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012*. Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder mag bij de bepaling van de gevelgeluidbelasting voor wegen een aftrek in rekening worden gebracht van:

- 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder aftrek 56 dB is;

- 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder aftrek 57 dB is;
- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder aftrek anders is dan 56 of 57 dB;
- 5 dB voor alle overige wegen, waaronder ook 30 km-wegen (zie ook jurisprudentie 201304862/3/R2, d.d. 29-07-2015).

Railverkeerslawaai:

De locatie ligt niet binnen de zone van railverkeer. Beoordeling is in het kader van de Wgh niet aan de orde.

Andere geluidzones:

De onderzoekslocatie ligt niet binnen een gebied waarvoor bij algemene maatregel van bestuur een geluidzone is aangewezen. Verdere beoordeling is daarom niet aan de orde.

Cumulatie:

Indien een geluidgevoelige bestemming is gelegen binnen de zone van verschillende types geluidbronnen (bijvoorbeeld weg én spoor) en er daarnaast sprake is van een 'relevante blootstelling' (hiervan is enkel sprake indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden), dan dient onderzoek te worden gedaan naar het effect van samenloop van de verschillende bronnen. De Wet geluidhinder geeft voor een dergelijke cumulatieve geluidbelasting wel een bepalingsmethode, maar geen toetsingskader. Het bevoegd gezag komt daarmee een bepaalde mate van beoordelingsvrijheid toe. Omdat in onderhavige situatie slechts sprake is van één geluidtype (alleen wegverkeer), is cumulatie van geluid niet aan de orde.

3.2 Toetsingskader Wet ruimtelijke ordening (Wro)

Industrielawaai:

De VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering 2009' is een algemeen geaccepteerd hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. De methode gaat uit van richtafstanden tussen milieubelastende activiteiten enerzijds en geluidgevoelige functies anderzijds. Hierbij wordt rekening gehouden met de aard van de betreffende activiteit (milieucategorie) en de aard van de lokale omgeving. Gesteld wordt dat in een gemengd gebied al een hoger achtergrondgeluidsniveau heerst dan in een rustige omgeving, en dat daardoor in gemengd gebied een kleinere richtafstand gehanteerd kan worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, en zonder dat de betreffende bedrijven onevenredig worden beperkt.

In de omgeving van de onderzoekslocaties bevinden zich geen relevante bedrijfsbestemmingen. Voor alle omliggende inrichtingen geldt dat voldaan wordt aan de geldende richtafstand, danwel dat deze al worden beperkt door reeds aanwezige woonbestemmingen.

Weg- en railverkeerslawaai:

Voor weg- en railverkeer geldt dat de invloed van alle omliggende wegen en spoorwegen in de beoordeling betrokken moet worden, dus ook (spoor)wegen die in het kader van de Wgh niet zoneplichtig zijn. Indien de gecumuleerde gecorrigeerde geluidbelasting voldoet aan de eisen uit de Wgh wordt gesteld dat een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat als gevolg weg-/railverkeer gewaarborgd is.

Cumulatie:

Ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient als er sprake is van blootstelling aan meerdere bronnen inzicht te worden gegeven in de gecumuleerde geluidbelasting. Het

gaat dus niet om de individuele geluidbronnen (bedrijven, wegen of spoorwegen) maar om de totale geluidbelasting van alle relevante omliggende bronnen. Eventuele vrijstellingen of toeslagen op basis van aanverwante wetgevingen worden bij de beoordeling van het woon- en leefklimaat in het kader van de ruimtelijke ordening niet betrokken. Het ontbreekt echter aan een wettelijk normenstelsel waardoor het bevoegd gezag een bepaalde mate van beoordelingsvrijheid toekomt. In onderhavige situatie is uitsluitend sprake van wegverkeer, waardoor cumulatie niet aan de orde is.

3.3 Definitie geluidgevoelige bestemmingen

Op grond van de Wet geluidhinder worden woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen beschermd tegen geluid. In het Besluit geluidhinder worden vervolgens de termen 'ander geluidgevoelig gebouw' en 'geluidgevoelig terrein' nader omschreven. Conform de Wgh gelden daarom de volgende objecten als geluidgevoelig:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven;
- woonwagenstandplaatsen;
- ligplaatsen voor woonschepen.

Voor 'andere geluidgevoelige gebouwen' geldt de bescherming alleen voor bepaalde verblijfsruimten zoals genoemd in art. 1.1 lid d van het Besluit. Alle functies die niet onder bovenstaande categorieën vallen zijn volgens de Wet geluidhinder niet beschermd tegen geluidhinder.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan het wenselijk zijn om ook bescherming te bieden aan functies die op grond van de Wgh niet als geluidgevoelig gelden. Te denken valt aan recreatiewoningen, kantoren of kampeerplaatsen. In principe kan elke situatie waarin met enige regelmaat en gedurende langere tijd personen kunnen verblijven als geluidgevoelig worden beschouwd¹. Het bevoegd gezag bezit enige mate van beoordelingsvrijheid om te bepalen welke objecten bescherming tegen geluidhinder behoeven en wat het beschermingsniveau voor dergelijke objecten is.

¹ zie ook uitspraak ABRvS d.d. 29-02-2012, nr. 201002029/1/T1/R2

4 ONDERZOEKSMETHODE

4.1 Wet geluidhinder (Wgh)

Het onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder is uitgevoerd overeenkomstig het *Reken- en meetvoorschrift geluid 2012*. De berekening heeft enkel betrekking op volgens de Wgh zoneplichtige geluidbronnen. Er is gebruik gemaakt van het computerprogramma Geomilieu. Zie §4.3 voor een verantwoording van het rekenmodel.

Alle waardes worden vóór correctie (art. 110g Wgh) afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het even getal (art. 1.3 lid 1 uit het 'RMV geluid').

4.2 Wet ruimtelijke ordening (Wro)

In het kader van de Wro is in kaart gebracht welke geluidbelastende functies van invloed kunnen zijn op het woon- en leefklimaat op de onderzoekslocatie. Hierbij is gekeken naar alle relevante geluidbronnen zoals omliggende bedrijven, wegen en spoorwegen. Het betreft zowel zoneplichtige als niet-zoneplichtige bronnen. De geldende richtafstanden tot omliggende bedrijven en inrichtingen zijn ontleend aan de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering 2009', zie ook §3.2. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het rekenprogramma Geomilieu. Zie § 4.3 voor een verantwoording van het rekenmodel.

4.3 Verantwoording rekenmodel

Alle berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het rekenprogramma Geomilieu V2022.41 van dgmr.

Gebouwen zijn in het rekenmodel ingevoerd als objecten met een reflectiefactor 0,8 (representatief voor wanden van gebouwen met ramen en kleine uitsparingen). Alle gebouwen zijn via pdok geïmporteerd vanuit 3D-Geluid-Gebouwen.

Bodemgebieden en wateroppervlaktes zijn vanuit BGT geïmporteerd en ingevoerd met de bijbehorende bodemfactor (variërend tussen $B_f=0,0$ voor reflecterende vlakken en $B_f=1,0$ voor zachte bodems). Voor het resterende terrein is gerekend met een bodemfactor $B_f=0,5$ (half verharde bodem).

Toetspunten zijn ingevoerd ter plaatse van de hoekpunten van het beoogde bouwvlak. De geluidbelastingen zijn berekend op een hoogte van 1,5 en 4,5 m.

Wegen zijn ingevoerd op basis van de door de wegbeheerder aangeleverde verkeersgegevens. Kruisingen, mini-rotondes en obstakels zijn voor zover van toepassing in het model ingevoerd overeenkomstig de regels uit het reken- en meetvoorschrift.

Maaiveldhoogtes zijn als hoogtelijnen geïmporteerd vanuit het Actuele Hoogtebestand Nederland (AHN4).

Zie bijlage 3 voor een uitgebreid overzicht van alle invoergegevens.

5 ONDERZOEKSRESULTATEN

5.1 Industrielawaai

In de omgeving van de onderzoekslocatie bevinden zich geen relevante bedrijven. Voor alle omliggende inrichtingen geldt dat voldaan wordt aan de geldende richtafstand, danwel dat deze al worden beperkt door reeds aanwezige woonbestemmingen. Geconcludeerd wordt dan ook dat omliggende bedrijven door de plannen niet in hun bedrijfsvoering worden geschaad, en dat op de onderzoekslocatie een goed akoestisch woon- en leefklimaat ten gevolge van Industrielawaai niet in het geding is.

5.2 Wegverkeerslawaai

De onderzoekslocatie ligt binnen de zone van wegverkeer. Zie tabel 1 en bijlage 2 voor een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens. Hierin zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de niet zoneplichtige 30 km-wegen beschouwd.

tabel 1: overzicht verkeersgegevens voor het jaar 2032 (weekdaggemiddeld)

weg	rijnsnelheid [km/h]	zonebreedte [m]	intensiteit [mvt./etmaal]	wegdektype
01: Merseloseweg	60	250	900	oppervlaktbewing
02: Merseloseweg	50	200	900	oppervlaktbewing

Zie bijlage 3 voor de invoergegevens en onderzoeksresultaten. De berekeningen voor wegverkeerslawaai zijn uitgevoerd conform *Standaard RekenMethode 2 (SRM2)* uit het *Reken- en meetvoorschrift geluid 2012*. Zie tabel 2 voor een overzicht van de rekenresultaten.

tabel 2: berekende resultaten voor de geluidbelasting **WEGVERKEER** L_{den} [dB]

rekenpunt	1,5 m		4,5 m	
	ongecorrigeerd	gecorrigeerd*	ongecorrigeerd	gecorrigeerd*
01: hoek bouwvlak (3m)	56	51	57	52
02: hoek bouwvlak (3m)	56	51	57	52
03: hoek bouwvlak (5m)	56	51	56	51
04: hoek bouwvlak (5m)	56	51	56	51
03: hoek bouwvlak (achter)	51	46	52	47
04: hoek bouwvlak (achter)	51	46	52	47
voorkeursgrenswaarde:	-	48	-	48
max. ontheffingswaarde:	-	63	-	63

* inclusief correctie op basis van artikel 110g uit de Wet geluidhinder

Uit de berekening blijkt dat de gecorrigeerde gevelbelasting ten gevolge van de Merseloseweg ten hoogste 52 dB bedraagt, en daarmee hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, maar wel voldoet aan de maximale ontheffingswaarde. Nader onderzoek naar mogelijk te treffen maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot beneden de voorkeursgrenswaarde is dan ook noodzakelijk (zie §5.3). Mochten maatregelen niet mogelijk of niet reëel zijn, dan kan ontheffing worden aangevraagd voor een hogere grenswaarde.

De totale gecorrigeerde geluidbelasting voldoet overal aan de maximale ontheffingswaarde. De grenswaarden uit de Wgh zijn gerelateerd aan de kwaliteit van de leefomgeving. Indien voldaan wordt aan deze grenswaarden kan gesteld worden dat een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat als gevolg van wegverkeer gewaarborgd is.

5.3 Geluidreducerende maatregelen voor de gevelbelasting Lden

Bij het ontwerpen van geluidreducerende maatregelen dienen achtereenvolgens de volgende aspecten onderzocht te worden:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in de overdrachtsweg;
- maatregelen bij de ontvanger.

Maatregelen aan de bron. Door bijvoorbeeld het verlagen van de rijsnelheid, het omleiden van de verkeersstroom en/of het aanbrengen van een akoestisch gunstigere wegverharding kan de geluiduitstraling vanwege wegverkeer worden beperkt. Echter gezien de kleinschaligheid van het bouwplan lijken dergelijke ingrijpende en kostbare maatregelen geen haalbare optie. In het gemeentelijke hogere-waardenbeleid is dan ook opgenomen dat bronmaatregelen voor dergelijke kleinschalige initiatieven niet nader onderzocht hoeven te worden.

Maatregelen in de overdrachtsweg. De geluidbelasting op de onderzoekslocatie kan worden verlaagd door bijvoorbeeld het vergroten van de afstand van de woning tot de weg-as en/of het plaatsen van geluidschermen of -wallen. Door de opdrachtgever zijn 3 mogelijke alternatieven voor de ligging van het bouwvlak aangedragen, twee varianten met een rooilijn op 3 m uit de perceelsgrens en 1 variant met een rooilijn op 5 m. Uit de berekening blijkt dat de verschuiving van 2 m naar achteren nauwelijks effect heeft op de geluidbelasting. Over het plaatsen van wallen of schermen wordt in het gemeentelijke beleid gesteld dat dergelijke maatregelen voor kleinschalige initiatieven vrijwel nooit realistisch en kosteneffectief zijn, en daarom niet nader onderzocht hoeven te worden.

Maatregelen bij de ontvanger. Indien eerder besproken maatregelen om bijvoorbeeld stedenbouwkundige of financiële redenen niet wenselijk of mogelijk blijken, kan bij het College van B&W ontheffing worden aangevraagd voor een hogere grenswaarde. Na realisatie beschikt de woning over een geluidluwe gevel en tuin. Dit is een voorwaarde uit het gemeentelijke beleid voor het verstrekken van een hogere waarde.

Aangezien de aan te vragen hogere waarde niet meer dan 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde ligt, gelden op grond van het gemeentelijke beleid geen eisen aan de woningindeling.

Bij de aanvraag om een hogere waarde dient te worden aangetoond welke bouwkundige maatregelen aan de woning getroffen worden om een aanvaardbaar leefklimaat binnen de woning te waarborgen. Dergelijk gevelreductie-onderzoek is pas mogelijk op het moment dat een definitieve ontwerp-tekening beschikbaar is.

tabel 4: overzicht van aan te vragen hogere waarden

ontheffingsgrond:	art. 83.2 Wet geluidhinder (wegverkeer, binnenstedelijk)
categorie	nieuwe woning langs aanwezige weg in stedelijk gebied
voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82.1 Wgh)
max. ontheffingswaarde	63 dB (art. 83.2 Wgh)
aan te vragen waarde	52 dB (ZW-gevel, h=4,5 m)

5.4 Cumulatie

In onderhavige situatie is uitsluitend sprake van wegverkeer zodat cumulatie van verschillende geluidsoorten niet aan de orde is.

5.5 Binnengeluidniveau

Het Bouwbesluit stelt dat de uitwendige scheidingsconstructie van een nieuwe woning een geluidwering moet hebben van ten minste 20 dB. Daarnaast geldt in de verblijfsgebieden van de woning een binnengeluidniveau van ten hoogste 33 dB voor weg- en railverkeer en 35 dB(A) voor industrielawaai. Indien de optredende geluidbelasting derhalve hoger is dan $33+20=53$ dB (danwel 55 dB(A) voor industrielawaai), dan dient aangetoond te worden dat aan de geluideisen uit het Bouwbesluit wordt voldaan.

Ook bij het vaststellen van een hogere waarde dient op grond van de Wet geluidhinder aangetoond te worden dat het binnengeluidniveau in de woning niet hoger is dan 35 dB(A) voor industrielawaai of 33 dB voor weg- en railverkeerslawaaai.

In onderhavige situatie bedraagt de ongecorrigeerde geluidbelasting als gevolg van wegverkeer ten hoogste 57 dB. Daarom dient aanvullend onderzoek te worden verricht naar eventueel benodigde bouwkundige maatregelen opdat het maximaal toelaatbaar binnengeluidniveau in de woning is gewaarborgd. Deze aanvulling hoeft pas bij de aanvraag om de omgevingsvergunning/bouwen gereed te zijn en kan pas worden uitgevoerd op het moment dat een definitieve ontwerptekening van de woning beschikbaar is.

6 CONCLUSIES

In opdracht van Bureau Leefomgeving B.V. te Horst is door milieukundig adviesbureau HMB B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd op locatie Merseloseweg 165b te Venray.

Directe aanleiding tot het onderzoek is de beoogde woningbouw op het betreffende perceel.

Het doel van dit onderzoek is meerledig:

- er wordt onderzocht hoe de plannen zich verhouden tot omliggende zoneplichtige geluidbronnen (toetsingskader Wgh);
- er wordt bepaald in hoeverre een herbestemming inbreuk doet op de geluidruimte van omliggende bedrijven/inrichtingen (toetsingskader Wro);
- er wordt beoordeeld wat het effect van omliggende geluidbronnen is op het woon- en leefklimaat op de onderzoekslocatie (toetsingskader Wgh en Wro).

Uit het onderzoek volgt:

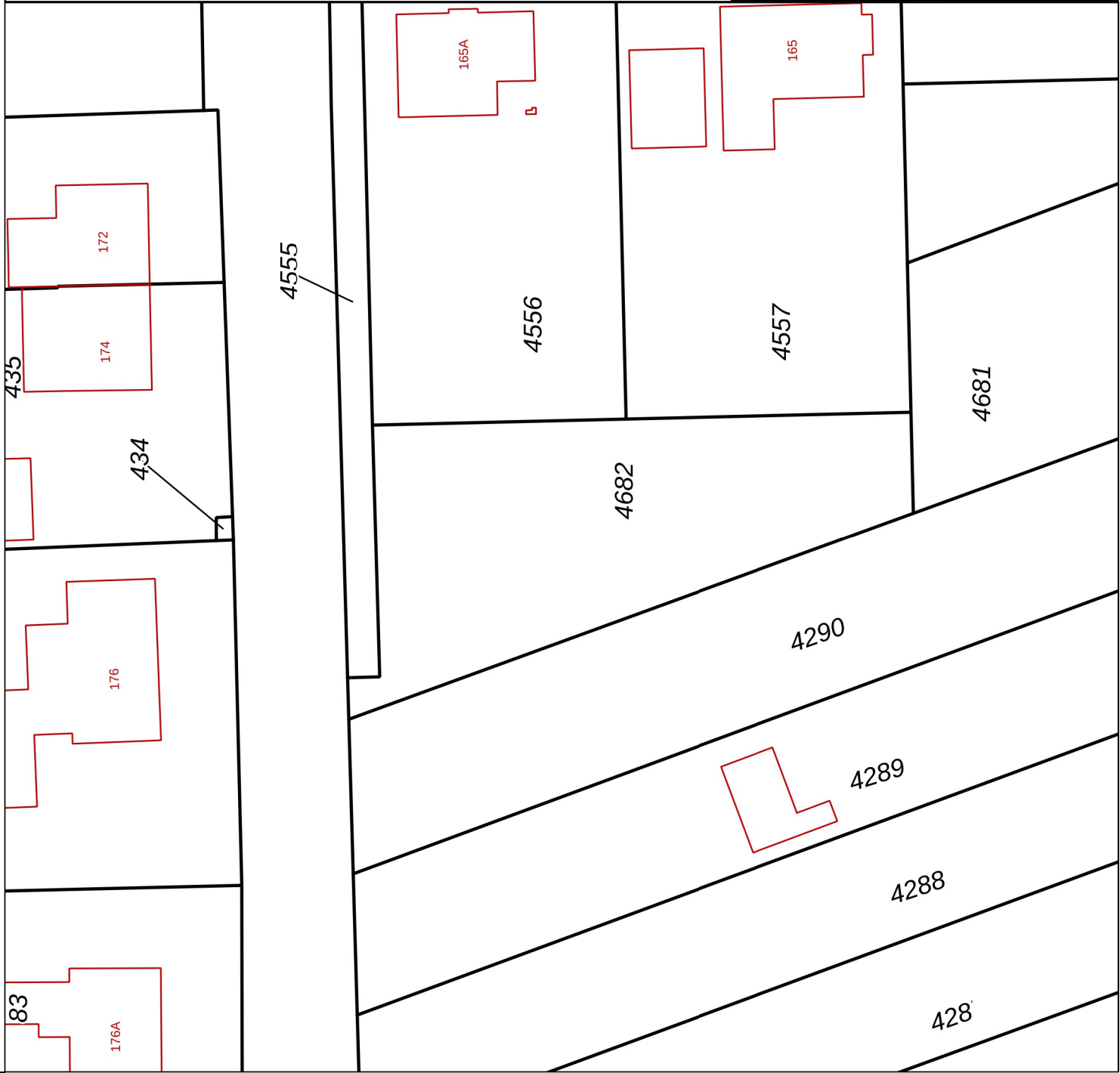
- dat de gecorrigeerde gevelbelasting ten gevolge van de Merseloseweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, maar wel voldoet aan de maximale ontheffingswaarde. Maatregelen om de geluidbelasting tot beneden de voorkeursgrenswaarde te krijgen lijken niet reëel. Het is derhalve noodzakelijk om bij College van B&W in het kader van de Wet geluidhinder ontheffing aan te vragen voor een **hogere grenswaarde**;
- dat de nieuw beoogde woonbestemming geen inbreuk doet op de geluidruimte van omliggende bedrijven/inrichtingen;
- dat een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de nieuwe woonbestemmingen gewaarborgd is.

In een later stadium zal **aanvullend onderzoek** nodig zijn naar de benodigde bouwkundige maatregelen waarmee voldaan kan worden aan de eisen uit het Bouwbesluit aangaande het binnengeluidniveau. Aanvullend onderzoek is pas mogelijk op het moment dat een definitieve ontwerptekening beschikbaar is.

Vanuit akoestisch oogpunt zijn er geen bezwaren tegen de beoogde ontwikkeling.

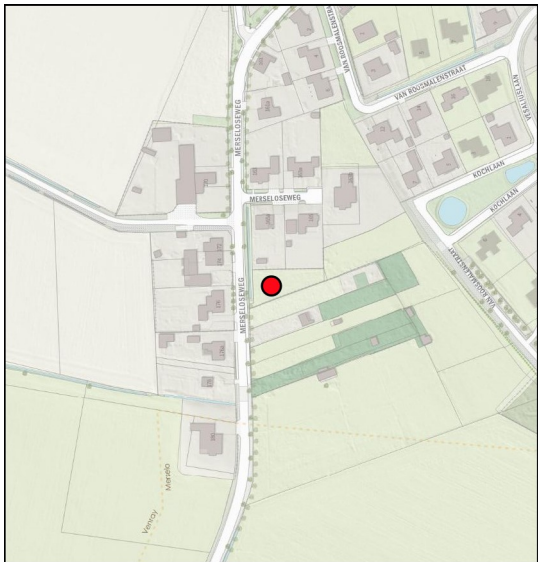
Bijlage | 1

Onderzoekslocatie



legenda:

kadastralekaart [kadastralekaartv3:default_groupstyle]



Locatie: Venray, Merseloseweg 165b			
Omschrijving: kadastrale kaart		Bestandsnaam: kad_kaat	
Project: 22305701N		Datum: 15-11-2022	
Formaat: A4	Getekend: RM	Bladnr: 01	
Schaal: 1:500			
HMB B.V.			
Bezoekadres: Voltaweg 8 5993 SE Maasbree 077 - 465 28 08 info@hmbgroep.nl www.hmbgroep.nl			
Telefoon:			
E-mail:			
Internet:			

Bijlage | 2

Overzicht verkeersgegevens

Aan	Datum	14 november 2022
Rick Meelkop HMB BV	Van	Gerben Voorhorst
Kopie aan	Team	Civiel en Verkeer
Johan Roerink, Ruud Verhaegh (beiden gemeente Venray)		
Onderwerp		
Uw verzoek om verkeersinformatie		

UW VRAAG

In verband met een uit te voeren akoestisch onderzoek aan de Merseloseweg 165b te Venray ben ik op zoek naar de verkeersgegevens van de:

- Merseloseweg;
- overige wegen zijn lijken mij op basis van het verkeersmodel niet relevant niet relevant.

Het betreft de verkeersintensiteiten (uitgesplitst naar voertuigcategorie en etmaalperiode), toegestane rijksnelheden en het aanwezige wegdektype, alles voor prognosejaar 2032 (danwel een prognose voor de autonome groei).

MEEGEZONDEN INFORMATIE

Ter beantwoording van uw vraag treft u de volgende informatie aan:

- deze memo (met als bijlage een toelichting op de viewer van het "Verkeersmodel 2018-2030")
- detailinformatie in een pdf-bestand voor een selectie van telpunten

INHOUDELIJKE TOELICHTING EN/OF OPMERKINGEN

Niet van alle gevraagde wegen hebben we verkeerstellingen, wel van enkele wegen in de nabije omgeving. Met behulp van die informatie + die van het verkeersmodel kunt u zelf een prognose voor de onderhavige locatie en het door u gewenste jaar opstellen.

De gemeente Venray heeft gemeentelijk geluidbeleid voor zover dit betrekking heeft op de procedure rondom hogere grenswaarden. Dit kunt u hier vinden: <https://www.venray.nl/hogere-grenswaarden-geluid>

TOELICHTING KENMERKEN

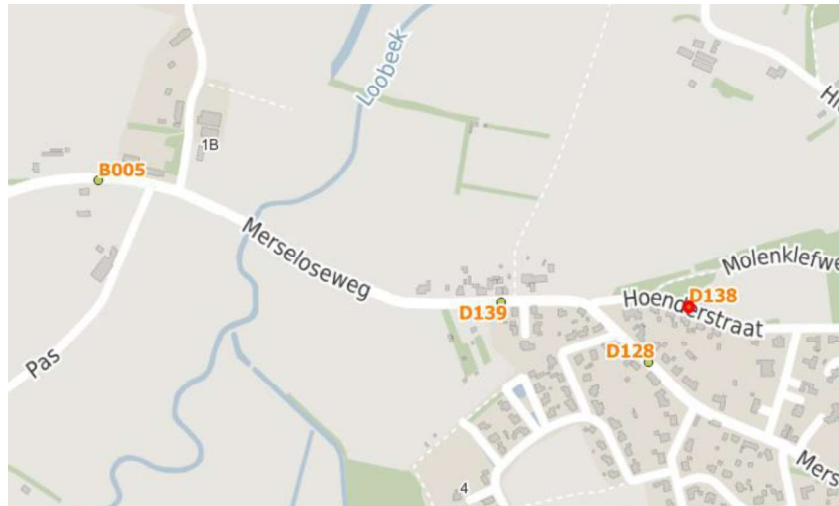
De gevraagde verkeersinformatie vindt u in de bijlage(n).

- Kenmerken verkeersinformatie:
 - Voor VERKEER is de informatie gebaseerd op WERKdagen (maandag tot en met vrijdag).
 - Voor GELUID is de informatie gebaseerd op WEEKdagen (maandag tot en met zondag).
- Wanneer u op een gedetailleerder niveau wilt kunnen rekenen en/of analyseren, zijn de spreadsheets met de telresultaten per teldag beschikbaar. Indien gewenst, dan graag opgave van telpuntnummer, jaar en week.
- Naast de verkeersintensiteiten, samenstelling en verdeling over periodes, wordt per telpunt tevens aangegeven of er bijzondere verkeersmaatregelen zijn en wat de wegfunctie, de verharding en de toegestane maximumsnelheid is.
Let op: Deze gegevens zijn uitsluitend van toepassing op het wegvak waar het telpunt is gelegen.

TELPUNTEN EN HUN LIGGING

De aangeleverde verkeersinformatie betreft de volgende telpunten:

Telpunt	locatie
B005	Merseloseweg
D128	Merseloseweg
D138	Hoenderstraat
D139	Merseloseweg

**Opmerkingen:**

- ✓ De verstrekte verkeersinformatie betreft alleen de gemeentelijke wegen.
- ✓ Verkeersgegevens voor de provinciale wegen kunt u raadplegen via de provinciale verkeersmonitor. Ga hiervoor naar "www.limburg.nl - Kaarten en Cijfers - Atlas Limburg" en gebruik daarna de link met als titel "Bezoek de Atlas Limburg Viewer". De website geeft verder aan waar u de gevraagde informatie kunt vinden.
- ✓ Verkeersgegevens van de A73 kunt u opvragen bij de NDW via deze link: <https://dexter.ndwcloud.nu/opendata>

VERKEERSMODEL

Voor de beantwoording van uw vraag is het wellicht nodig zelf een prognose te maken. Het vigerende verkeersmodel van de Gemeente Venray heeft als basisjaar 2018 en als prognosejaar 2030. Er worden geen plots van het verkeersmodel meegezonden, de benodigde informatie is via de viewer te benaderen. Deze IM geeft aan hoe die viewer benaderd kan worden en geeft toelichting op hoe met de viewer kan worden gewerkt.

LET OP: het verkeersmodel betreft een gemiddelde **WERK**dag!

INLOGGEGEVENS

Link: <https://rhk.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=3e6546386b0344408324633c154d11d5>
Ook te bereiken via: [Verkeersmodel Noord-Limburg Online](#)
Gebruikersnaam:
Wachtwoord:

CONTACTPERSONEN ROYAL HASKONINGDHV

Indien contact met RHDHV wordt gezocht inzake het verkeersmodel, dan graag via de mail en in cc naar gerben.voorhorst@venray.nl

TOT SLOT

De bijgevoegde informatie is verstrekt ter beantwoording van de vraag zoals in de aanhef van deze IM is verwoord. Als u de verkeersinformatie voor andere doeleinden wenst te gebruiken, dan graag eerst overleg.

Wij hebben veel zorg besteed aan de betrouwbaarheid en actualiteit van de verkeersinformatie. Het kan echter zijn dat een enkel gegeven onvolledig of onjuist is. Gebruik van deze verkeersinformatie is voor eigen risico van de gebruiker.

NOG VRAGEN?

Vragen kun u per mail stellen aan Gerben Voorhorst, Beheerder gegevens openbare ruimte (gerben.voorhorst@venray.nl)

Selectie tbv: Rick Meelkop HMB BV	
-------------------------------------	--

B. BUITENGEBIED + DORPEN: ONEVEN JAREN | NAJAAR

B005: Merselo Telstraat: Merseloseweg Wegvak: Pas - De Steeg										- Richting A->B: Merselo Richting B->A: Vennay																					
INFO OVER TELLING					KENMERKEN TELPUNT					VERKEER (o.b.v. werkdag)										GELUID (o.b.v. weekdag)											
jaar wk		Toelichting			Functie		Maatregel		Verharding		V-max		INTENSITEIT			SAMENSTELLING			SNELHEID			INTENSITEIT			SAMENSTELLING						
													A->B	B->A	etm	%-o	%-m	licht	mdl	zwr	V-gem	V-85	% goed	dag	avond	nacht	etm	licht	mdl	zwr	
2013	38	-			ETW	-			W08 Oppervlaktebewerking		60		440	450	890	5,7%	9,0%	9,0%	89,7%	10,0%	0,3%	57,2	69,7	57,9%	711	126	36	873	91,1%	8,6%	0,3%
2015	39	-			ETW	-			W08 Oppervlaktebewerking		60		469	453	922	6,3%	8,8%	8,8%	90,0%	9,6%	0,4%	57,6	69,1	56,9%	693	124	34	852	91,1%	8,4%	0,4%
2017	38	-			ETW	-			W08 Oppervlaktebewerking		60		388	410	798	5,8%	8,4%	8,4%	93,4%	5,9%	0,8%	56,0	67,7	61,7%	625	116	34	774	93,7%	5,7%	0,6%
2019	38	-			DVVW	-			W08 Oppervlaktebewerking		60		391	374	765	5,6%	8,0%	8,0%	92,4%	6,8%	0,7%	54,6	67,3	67,5%	614	110	24	748	92,3%	6,9%	0,7%
2021	38	-			DVVW	-			W08 Oppervlaktebewerking		60		392	400	792	5,4%	8,6%	8,6%	90,8%	8,6%	0,8%	53,8	66,9	70,2%	630	112	34	776	91,2%	8,0%	0,8%

D. INCIDENTEEL | VARIABEL

D128: Venray Telstraat: Merseloseweg Wegvak: Van Roosmalenstraat - Wentholtlaan																										
INFO OVER TELLING					KENMERKEN TELPUNT					VERKEER (o.b.v. werkdag)										GELUID (o.b.v. weekdag)						
										INTENSITEIT			SAMENSTELLING			SNELHEID				INTENSITEIT			SAMENSTELLING			
jaar	wk	Toelichting			Functie	Maatregel	Verharding	V-max	A->B	B->A	etm	%-o	%-m	licht	mdl	zwr	V-gem	V-85	% goed	dag	avond	nacht	etm	licht	mdl	zwr
2021	38	lov Jacob Beens			DVVW	-	W00 Referentiewegdek / DAB	50	535	517	1.052	6,6%	8,4%	90,1%	9,0%	0,9%	45,8	56,9	67,7%	815	150	39	1.004	91,2%	8,0%	0,8%

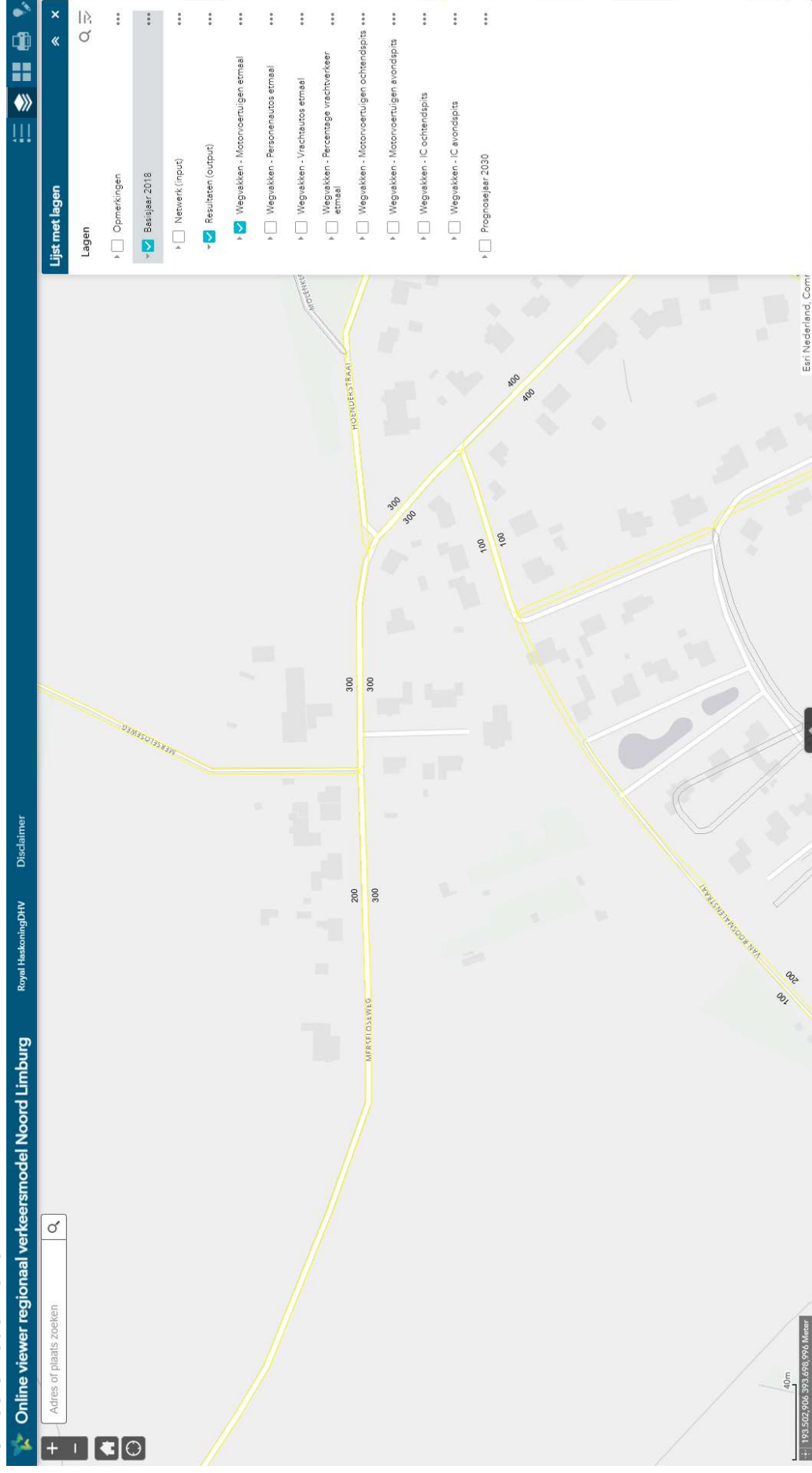
D138: Venray Telstraat: Hoenderstraat Wegvak: Korte Drilweg - Merseloseweg										thv huisnr. 111-115 Richting A->B: Korte Drilweg Richting B->A: Merseloseweg														
INFO OVER TELLING					KENMERKEN TELPUNT					VERKEER (o.b.v. werkdag)										GELUID (o.b.v. weekdag)				
										INTENSITEIT					SAMENSTELLING									
jaar	wk	Toelichting	Functie	Maatregel	Verharding	V-max	A->B	B->A	etm	%-o	%-m	licht	mdl	zwr	V-gem	V-85	% goed	dag	avond	nacht	etm	licht	mdl	zwr
2022	142	-	-		W08a Sijlilaag	30	68	98	166	4,8%	9,6%	88,6%	10,8%	1,2%	36,1	49,6	32,5%	157	20	8	185	90,6%	8,3%	1,1%

D139: Venray Telstraat: Merseloseweg Wegvak: Hoenderstraat - Komgrens										thv huisnr. 172-174 Richting A->B: Hoenderstraat Richting B->A: Komgrens																																						
INFO OVER TELLING					KENMERKEN TELPUNT					VERKEER (o.b.v. werkdag)										GELUID (o.b.v. weekdag)																												
jaar wk		Toelichting			Functie		Maatregel		Verharding		V-max		INTENSITEIT					SAMENSTELLING					SNELHEID					INTENSITEIT					SAMENSTELLING															
													A->B		B->A		etm		%>o		%>m		licht		mdl		zwr		V-gem		V-85		% goed		dag		avond		nacht		etm		licht		mdl		zwr	
2022 42		-					-		W08a Sijlilaag		50		462		438		900		6,4%		9,4%		90,3%		8,7%		1,0%		46,9		57,9		58,3%		763		108		29		900		91,7%		7,4%		0,9%	

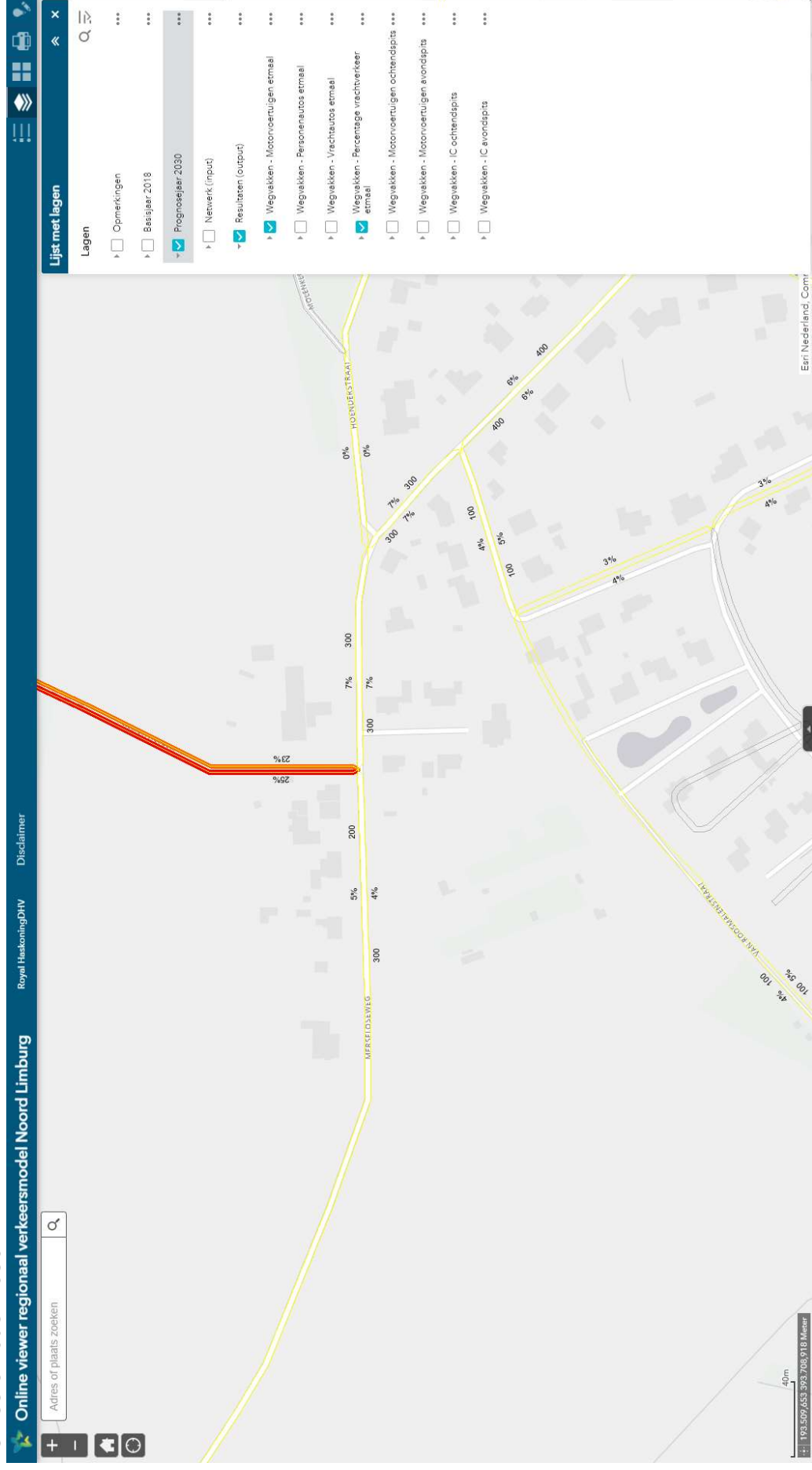
Selectie tbv: Rick Meekop | HMB BV

</

verkeersmodel 2018:



verkeersmodel 2030:



[illegible]

Brontabellen, gebaseerd op model ir. W.A. Verhave - G. en O. dec. 1981

wegtype	weg- cat.	V _{max} [km/h]	gem. wrijtintensiteit		aandeel vrachtwagen			
			dag	avond	dag	avond		
stroomweg	1	100/120	6,7%	2,7%	1,1%	18%	24%	30%
onsluiting BUBEKO	2	80	6,7%	2,7%	1,1%	14%	14%	14%
onsluiting BIBEKO	3	50/70	6,7%	2,7%	1,1%	8%	8%	8%
erftoegang BUBEKO	4	60	7,0%	2,6%	0,7%	6%	5%	4%
erftoegang BIBEKO	5	15/30	7,0%	2,6%	0,7%	5%	5%	4%

V_{max} [km/h]	P_{inv}	P_{av}
15	95%	5%
30	95%	5%
50	85%	15%
60	85%	15%
70	75%	25%
80	65%	35%
100	55%	45%
120	55%	45%



Bijlage | 3

Invoergegevens en rekenresultaten







Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Gevel	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D
01	hoek bouwvlak 3m	193819,20	393528,41	23,19	Relatief	Nee	1,50	4,50	--	--
02	hoek bouwvlak 3m	193831,15	393528,64	23,57	Relatief	Nee	1,50	4,50	--	--
03	hoek bouwvlak 5m	193819,26	393526,27	23,29	Relatief	Nee	1,50	4,50	--	--
04	hoek bouwvlak 5m	193831,20	393526,60	23,64	Relatief	Nee	1,50	4,50	--	--
05	hoek bouwvlak	193819,62	393513,44	23,91	Relatief	Nee	1,50	4,50	--	--
06	hoek bouwvlak	193831,53	393513,69	24,00	Relatief	Nee	1,50	4,50	--	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Wegdek	Totaal aantal	Hbron	Helling	Cpl	Groep
01	Merseloseweg	60	60	60	Oppervlaktebewerking	900,00	0,75	0	False	--
02	Merseloseweg	50	50	50	Oppervlaktebewerking	900,00	0,75	0	False	--
02	Merseloseweg	50	50	50	Oppervlaktebewerking	900,00	0,75	0	False	--
02	Merseloseweg	50	50	50	Oppervlaktebewerking	900,00	0,75	0	False	--
02	Merseloseweg	50	50	50	Oppervlaktebewerking	900,00	0,75	0	False	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
01	7,06	3,00	0,41	91,70	91,70	91,70	7,40	7,40	7,40	0,90	0,90	0,90
02	7,06	3,00	0,41	91,70	91,70	91,70	7,40	7,40	7,40	0,90	0,90	0,90
02	7,06	3,00	0,41	91,70	91,70	91,70	7,40	7,40	7,40	0,90	0,90	0,90
02	7,06	3,00	0,41	91,70	91,70	91,70	7,40	7,40	7,40	0,90	0,90	0,90
02	7,06	3,00	0,41	91,70	91,70	91,70	7,40	7,40	7,40	0,90	0,90	0,90

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	RM
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	rick op 15-11-2022
Laatst ingezien door	rick op 15-11-2022
Model aangemaakt met	Geomilieu V2022.4 rev 1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	0,50
Openingshoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50



Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam										
Toetspunt	Omschrijving		X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
01_A	hoek bouwvlak 3m	193819,20	393528,41	1,50	57	53	44	56		
01_B	hoek bouwvlak 3m	193819,20	393528,41	4,50	57	53	45	57		
02_A	hoek bouwvlak 3m	193831,15	393528,64	1,50	57	53	44	56		
02_B	hoek bouwvlak 3m	193831,15	393528,64	4,50	57	53	45	57		
03_A	hoek bouwvlak 5m	193819,26	393526,27	1,50	56	52	44	56		
03_B	hoek bouwvlak 5m	193819,26	393526,27	4,50	56	53	44	56		
04_A	hoek bouwvlak 5m	193831,20	393526,60	1,50	56	52	44	56		
04_B	hoek bouwvlak 5m	193831,20	393526,60	4,50	56	53	44	56		
05_A	hoek bouwvlak	193819,62	393513,44	1,50	52	48	39	51		
05_B	hoek bouwvlak	193819,62	393513,44	4,50	53	49	40	52		
06_A	hoek bouwvlak	193831,53	393513,69	1,50	51	48	39	51		
06_B	hoek bouwvlak	193831,53	393513,69	4,50	52	49	40	52		



Deskundig advies en gecertificeerde uitvoering van:



ASBEST INVENTARISATIE

HMB B.V. voor de inventarisatie van gebouwen, opstellen asbestbeheersplan en advies op het gebied van asbest.



BODEMONDERZOEK/ BODEMSANERING

HMB B.V. heeft veel ervaring met verschillende types bodemonderzoek. Daarnaast kunnen wij ook de bodemsanering begeleiden.



BODEMENERGIE SYSTEMEN

HMB B.V. is een ervaren en innovatieve partner op het gebied van bodemenergiesystemen in Nederland en België.



MECHANISCHE BORINGEN

HMB B.V. levert een breed spectrum aan diensten. Van milieutechnische boringen tot het aanbrengen van collectoren.

