



Akoestisch onderzoek berekening gevelbelasting

Dorpsstraat 10 te Soerendonk

Akoestisch onderzoek berekening gevelbelasting

Dorpsstraat 10 te Soerendonk

Rapportnummer:	M210799.002.002.R1/JME
Naam opdrachtgever:	de heer E. Vanlier
Adres opdrachtgever:	Dorpsstraat 7 6027 PD SOERENDONK
Uitgevoerd door:	J.R.M. Meijers
Contactpersoon:	J.R.M. Meijers
Datum:	1 november 2023

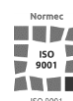
Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V.

Vestigingen te Voerendaal, Baexem en Vught

Kerkstraat 2
6095 BE Baexem
T 0475 459 260

info@aelmans.com
www.aelmans.com

KvK 14091320
BTW NL8170.53.189.B.01
Bankrekening 11.52.94.244
BIC RABONL2U
IBAN NL06 RABO 0115 2942 44



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

Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	De Wet geluidhinder en het plangebied.....	3
2.1	Industrielawaai	3
2.2	Spoorweglawaai	3
2.3	Wegverkeerslawaai	3
2.4	Dove gevels.....	5
2.5	Cumulatie Wet geluidhinder	5
2.6	Goede ruimtelijke ordening.....	5
2.7	Bouwbesluit.....	6
2.8	Gemeentelijk geluidbeleid.....	6
2.9	Van toepassing op de huidige situatie.....	7
3	Uitgangspunten.....	8
3.1	Gebruikte wegverkeersgegevens	8
3.2	Toegepaste correcties	10
3.3	Omgevingskenmerken.....	10
3.4	Waarneempunten en -hoogten.....	10
4	Resultaten.....	11
4.1	Resultaten wegverkeer.....	11
4.2	Maatregelen	12
4.3	Resultaten cumulatie.....	12
4.4	Karakteristieke geluidwering van de gevel.....	13
5	Conclusie	14
5.1	Wet geluidhinder.....	14
5.2	Cumulatie	14
5.3	Karakteristieke geluidwering van de gevel.....	15
6	Bijlagen.....	16

1 Inleiding

Opdrachtgever, de heer A.P.J. Damen, is voornemens een woonbestemming te ontwikkelen op de locatie Dorpsstraat 10 te Soerendonk. Om dit te kunnen realiseren wordt een bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel hiervan is het opstellen van een akoestisch onderzoek. Namens opdrachtgever is dit onderzoek door Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV uitgevoerd.

In dit rapport is de geluidbelasting op de gevel (gevelbelasting) berekend ten gevolge van het omliggende wegennet voor het jaar 2023 + 10 jaar na realisatie en getoetst aan de normstelling uit de Wet geluidhinder. Tevens is voor deze “Nieuwe situatie” bepaald wat de cumulatieve geluidbelasting ter hoogte van het nieuwbouwproject is, zodat gezien kan worden of extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

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

De geluidwering van de gevel van het te realiseren geluidgevoelige object is niet berekend. Deze zal, indien nodig, deel uitmaken van een vervolgonderzoek.

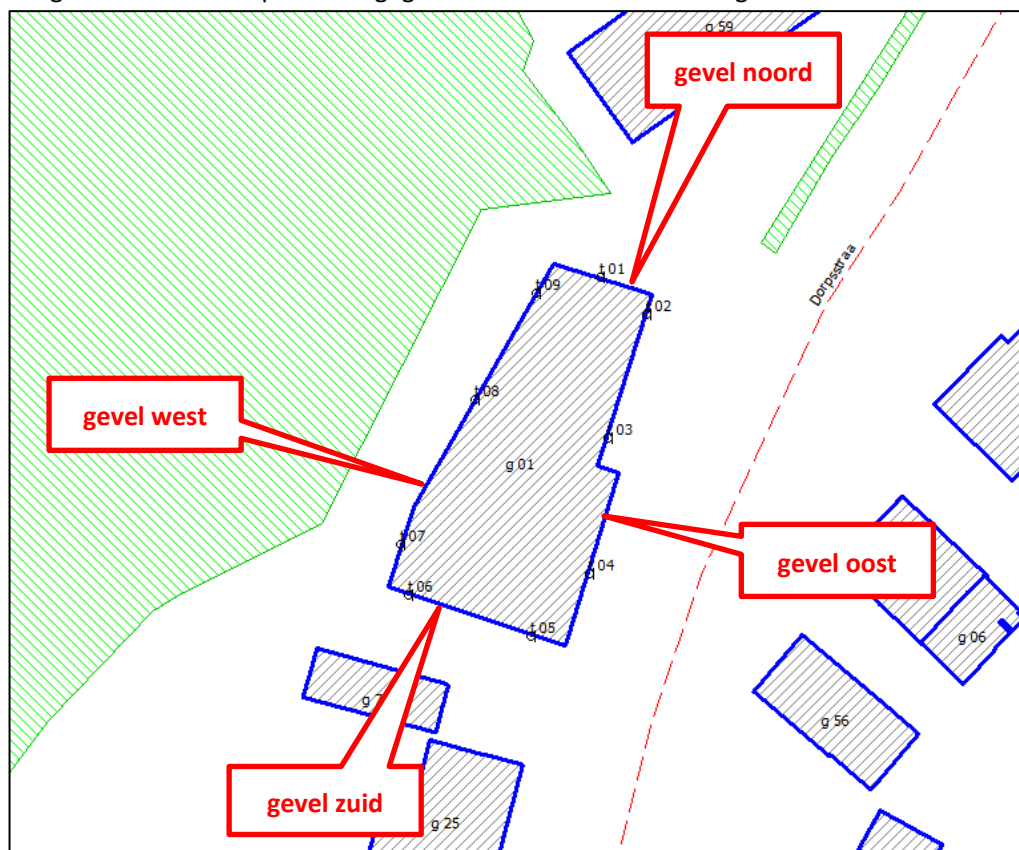
Figuur 1 (luchtfoto) geeft de ligging van de te onderzoeken planlocatie weer.



Figuur 1: Luchtfoto met aanduiding planlocatie

In onderhavig onderzoek is gesteld dat de begrenzing van het bouwvlak de gevels van de nieuw te bouwen woning representeren.

In figuur 2 is het bouwplan weergegeven inclusief de te toetsen gevels.



Figuur 2: Te toetsen gevels

2 De Wet geluidhinder en het plangebied

2.1 Industrielawaai

De planlocatie ligt niet binnen een zone voor Industrielawaai.

2.2 Spoorweglawaai

De planlocatie ligt niet binnen een zone voor railverkeerslawaai.

2.3 Wegverkeerslawaai

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

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

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde, kan de gemeente ontheffing verlenen indien maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde, op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

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

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

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

Tabel 1: Normen geluidbelasting in (buiten)stedelijk gebied

2.3.1 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

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

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

Buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersgegevens en verkeerstekens 1990.

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

2.3.2 Zones langs wegen

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

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

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

Tabel 2: Breedte van de geluidzone

2.3.3 Aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder

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

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, tenzij de berekende geluidbelasting zonder aftrek 56 dB of 57 dB bedraagt. Dan geldt namelijk een aftrek van respectievelijk 3 of 4 dB;
- 5 dB voor de overige wegen;
- 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

2.3.4 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

Binnen het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is middels artikel 3.5 de mogelijkheid geboden om voor wegen met een snelheidsregime van 70 km/uur of meer rekening te houden met de toekomstige effecten van Europees bronbeleid. Artikel 3.5 schrijft hierover het volgende:

- bij de berekening van het equivalent geluidniveau vanwege een weg wordt, voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III

- bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht;
- in afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
 - Zeer Open Asfalt Beton;
 - tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, m.u.v. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
 - uitgeborsteld beton;
 - geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
 - oppervlaktbewerking.

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

2.4 Dove gevels

Indien de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden en het terugbrengen van de geluidbelasting op de gevels door maatregelen niet mogelijk c.q. wenselijk is kunnen de betreffende geveldelen als “dove gevel” conform artikel 1b, lid 4 van de Wet geluidhinder worden uitgevoerd. Een “dove gevel” is namelijk geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent derhalve dat er ter plaatse van verblijfsruimten geen draaiende delen (ramen en deuren) in deze gevel zijn toegestaan. Hier dient in de uitwerking van het plan rekening mee te worden gehouden in verband met de noodzakelijk spuiventilatie.

2.5 Cumulatie Wet geluidhinder

Artikel 110f van de Wet geluidhinder stelt dat bij het vaststellen van hogere grenswaarden rekening gehouden dient te worden met cumulatie van meerdere akoestisch relevante geluidbronnen. Artikel 1.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 schrijft de wijze van cumuleren voor, waarbij rekening wordt gehouden met het verschil in hinderbeleving van verschillende geluidbronnen. Formeel zijn alleen bronnen met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde akoestisch relevant. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

2.6 Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van alle gemodelleerde wegen inzichtelijk gemaakt. Hierbij worden zowel de zoneplichtige als de niet-zoneplichtige wegen beschouwd. Op deze wijze wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.

Bij de beoordeling wordt de geluidbelasting getoetst aan de classificering volgens de milieukwaliteitsmaat behorende bij de ‘methode Miedema’. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

<i>Geluidklasse</i>	<i>Beoordeling</i>
$L_{den} < 50$ dB	goed
$L_{den} 50 - 55$ dB	redelijk
$L_{den} 55 - 60$ dB	matig
$L_{den} 60 - 65$ dB	tamelijk slecht
$L_{den} 65 - 70$ dB	slecht
$L_{den} > 70$ dB	zeer slecht

Tabel 3: Classificering methode Miedema

Bij een milieukwaliteit ‘goed’ of ‘redelijk’ is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Bij de beoordeling ‘matig’, ‘tamelijk slecht’ en ‘slecht’ dient onderzocht te worden of de geluidbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen door toepassing van maatregelen.

2.7 Bouwbesluit

Artikel 3.2 van het Bouwbesluit 2012 stelt dat een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied een volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering heeft met een minimum van 20 dB. Conform artikel 3.3, eerste lid van het Bouwbesluit 2012, blijkt dat bij een krachtens de Wet geluidhinder of de Tracéwet vastgesteld hogere-waardenbesluit, de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie bepaald volgens de NEN 5077 niet kleiner mag zijn dan het verschil tussen de in dat besluit opgenomen ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeer en 33 dB. Artikel 3.3. van het Bouwbesluit is niet van toepassing voor woningen die niet zijn gelegen binnen een zone van een weg, spoorweg of industrieterrein.

2.8 Gemeentelijk geluidbeleid

Voor onderhavige situatie dient tevens getoetst te worden aan “Ontheffingenbeleid hogere geluidwaardeprocedure Wet geluidhinder van de gemeente Cranendonck”. De gemeente kan een hogere grenswaarde vaststellen in die gevallen waarin de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting, vanwege de weg/spoorweg of industrie, van de gevels van de betrokken woningen onvoldoende doeltreffend zal zijn of er bezwaren zijn van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard (hoofdcriteria).

Navolgend een omschrijving van de verschillende ontheffingscriteria. Vaak gaat het om een combinatie van deze criteria.

- Bronmaatregelen zijn niet mogelijk.
- Stedenbouwkundige maatregelen zijn niet mogelijk
- Verkeerskundige maatregelen zijn niet mogelijk
- Landschappelijke bezwaren
- Financiële overwegingen

Naast de hoofdcriteria moet aan één van de subcriteria worden voldaan. Alleen dan kan worden afgeweken van de voorkeursgrenswaarde:

Indien er sprake is van nog niet geprojecteerde woningen binnen de bebouwde kom, die:

- in een dorps- of stadsvernieuwingsplan worden opgenomen;
- door situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermende functie gaan vervullen voor andere woningen;
- nodig zijn vanwege grond- of bedrijfsgebondenheid;
- een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen;
- bestaande bebouwing vervangen;

Als aanvullende eis wordt gesteld dat bij alle lawaaisoorten de woningen zullen beschikken over tenminste een geluidluwe gevel en dat bijvoorbeeld bij de indeling rekening wordt gehouden met de geluidbelaste zijde, zodat voldoende verzekerd is dat de verblijfsruimten en de tot de woning behorende buitenruimte niet worden gesitueerd aan de gevel waar de hoogste geluidbelasting optreedt!

2.9 Van toepassing op de huidige situatie

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

<i>Bron</i>	<i>Eigenschappen</i>	<i>Toe te passen regel</i>
Damenweg, Dorpsstraat en Zitterd	Stedelijk gebied Snelheid: 50 km/uur Aantal rijstroken: 2	Zonebreedte: 200 meter Aftrek art. 110g Wgh: 5 dB Max. ontheffingswaarde: 63 dB
Beekstraat, Kruisstraat en Van Schaiklaan	Snelheid: 30 km/uur Aantal rijstroken: 2	- -

Tabel 4: Uitwerking wetgeving voor onderhavige wegen

3 Uitgangspunten

3.1 Gebruikte wegverkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn afkomstig uit de milieuexport van het BBMA Verkeersmodel (BBMA2022, Versie S203) voor het jaar 2033. De cijfers van 2033 zijn verkregen door interpolatie tussen de toekomstjaren 2030 en 2040 uit de BBMA en aangeleverd door de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant.

Het wegdektype, de etmaalintensiteiten, de verdeling van de voertuigen en de uurintensiteiten van de betreffende zoneplichtige wegen zijn weergegeven in de tabellen 5 t/m 10. De ingevoerde modelgegevens zijn weergegeven in **bijlage 2**.

Damenweg (maatgevende deel)			
<i>Maximum snelheid</i>	50 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Referentiewegdek		
<i>Etmaalintensiteit</i>	895 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,51%	3,73%	0,87%
<i>Licht verkeer</i>	96,17%	97,14%	95,98%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	2,95%	2,37%	3,54%
<i>Zwaar verkeer</i>	0,88%	0,49%	0,48%

Tabel 5: Verkeersgegevens op de Damenweg

Dorpsstraat (maatgevende deel)			
<i>Maximum snelheid</i>	50 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Elementenverharding in keperverband		
<i>Etmaalintensiteit</i>	3.105 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,67%	3,41%	0,78%
<i>Licht verkeer</i>	96,87%	98,34%	97,12%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	2,16%	1,16%	2,04%
<i>Zwaar verkeer</i>	0,97%	0,50%	0,83%

Tabel 6: Verkeersgegevens op de Dorpsstraat

Zitterd			
<i>Maximum snelheid</i>	50 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Elementenverharding in keperverband		
<i>Etmaalintensiteit</i>	2.924 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,67%	3,41%	0,78%
<i>Licht verkeer</i>	97,14%	98,49%	97,37%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	1,97%	1,06%	1,87%
<i>Zwaar verkeer</i>	0,89%	0,45%	0,76%

Tabel 7: Verkeersgegevens op de Zitterd

Beekstraat			
<i>Maximum snelheid</i>	30 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Referentiewegdek		
<i>Etmaalintensiteit</i>	488 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,74%	3,43%	0,68%
<i>Licht verkeer</i>	96,54%	98,03%	96,91%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	2,25%	1,32%	2,41%
<i>Zwaar verkeer</i>	1,21%	0,65%	0,68%

Tabel 8: Verkeersgegevens op de Beekstraat

Van Schaiklaan			
<i>Maximum snelheid</i>	30 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Elementenverharding in keperverband		
<i>Etmaalintensiteit</i>	1.511 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,72%	3,46%	0,68%
<i>Licht verkeer</i>	99,48%	99,71%	99,54%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	0,34%	0,20%	0,36%
<i>Zwaar verkeer</i>	0,18%	0,10%	0,10%

Tabel 9: Verkeersgegevens op de Van Schaiklaan

Kruisstraat			
<i>Maximum snelheid</i>	30 km/uur		
<i>wegdektype</i>	Referentie wegdek		
<i>Etmaalintensiteit</i>	963 motorvoertuigen		
	<i>Dag (%)</i>	<i>Avond (%)</i>	<i>Nacht (%)</i>
<i>Gemiddeld per uur</i>	6,73%	3,45%	0,68%
<i>Licht verkeer</i>	98,15%	98,96%	98,35%
<i>Middelzwaar verkeer</i>	1,20%	0,70%	1,28%
<i>Zwaar verkeer</i>	0,65%	0,34%	0,36%

Tabel 10: Verkeersgegevens op de Kruisstraat

3.2 Toegepaste correcties

Binnen 100 meter van een beoordelingspunt is een verkeersdrempel aanwezig. Deze drempel is als obstakel ingevoerd, zodat er met een optrekcorrectie wordt gerekend.

3.3 Omgevingskenmerken

In de **bijlage 1** en **bijlage 2** zijn de objecten en de invoergegevens hiervan weergegeven. Alle relevante gebouwen zijn ingevoerd met een hoogte ten opzichte van het lokale maaiveld. De afmetingen en locaties van de bestaande gebouwen zijn middels een download ontleend aan Basisregistraties Adressen en gebouwen (BAG). De gebouwhoogten zijn ingeschat middels een download van 3D Geluid Gebouwen via Publieke Dienstverlening Op de Kaart (PDOK).

De omgeving is als akoestisch hard (bodemfactor 0,00) in rekening gebracht, met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden, waarvoor afhankelijk van het type gebied (gebaseerd op een download van 3D Geluid Bodemvlakken via PDOK) een passende bodemfactor gehanteerd is:

- 1,00 (akoestisch zacht) voor onverhard gebied als grasland, akkerland, bos etc.

3.4 Waarneempunten en -hoogten

In **bijlage 1** is de ligging van de waarneempunten weergegeven. In **bijlage 2** zijn de invoergegevens hiervan te vinden. Ter bepaling van de geluidbelasting zijn de waarneempunten geprojecteerd op een hoogte van 1,5 meter (begane grond) en 4,5 meter (eerste verdieping) ten opzichte van het maaiveld.

4 Resultaten

4.1 Resultaten wegverkeer

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

In **bijlage 3** zijn de rekenresultaten te vinden. In onderstaande tabellen zijn de rekenresultaten van de beschouwde wegen samengevat. De resultaten zijn inclusief de ingevolge artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 en artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>
t 01 noordgevel	49	50
t 02 oostgevel	55	56
t 03 oostgevel	55	56
t 04 oostgevel	57	58
t 05 zuidgevel	52	53
Overige gevels	≤ 48	≤ 48

Tabel 11: Resultaten op gevels t.g.v. Dorpsstraat

De geluidbelasting als gevolg van wegverkeer op de Dorpsstraat overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevels van het bouwplan met maximaal 10 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor nieuwbouw in stedelijk gebied wordt echter nergens overschreden. Derhalve is het mogelijk om een beschikking hogere waarde aan te vragen bij de gemeente indien er overwegende bezwaren zijn de geluidbelasting door overdrachts- en bronmaatregelen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>
Alle gevels	≤ 48	≤ 48

Tabel 12: Resultaten op gevels t.g.v. Damenweg

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Damenweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van het bouwplan.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>
Alle gevels	≤ 48	≤ 48

Tabel 13: Resultaten op gevels t.g.v. Zitterd

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Zitterd overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van het bouwplan.

4.2 Maatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen wordt bekeken of de geluidoverdracht tussen geluidbron en ontvanger belemmerd kan worden. Het aanleggen van een geluidwal of -scherm ontmoet in de onderhavige situatie echter overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke en financiële aard. Een afschermende voorziening dient namelijk dicht bij de bron of ontvanger geplaatst te worden, meer dan 2 meter hoog te zijn en kost bovendien afhankelijk van de uitvoering € 500,- tot € 2.000,- per meter, waarmee het niet realistisch is dat het bouwplan deze extra kosten kan dragen. Daarnaast stuit een geluidscherm tussen de weg en de voorgevel van de woning op bezwaren van stedenbouwkundige aard.

Een andere mogelijke overdrachtsmaatregel is het vergroten van de afstand tussen geluidbron en ontvanger. Daar een verdubbeling van deze afstand slechts 3 dB reductie oplevert, is het vergroten van deze afstand niet te kwalificeren als zijnde doeltreffend.

Bij bronmaatregelen wordt bekeken of het geluidniveau van de veroorzaker van het geluid gereduceerd kan worden. Mogelijke maatregelen zijn:

- stillere voertuigen: alleen door de ontwikkeling van nieuwe technieken en dus niet realistisch;
- verlaging van de maximum snelheid: hierop heeft de initiatiefnemer van het bouwplan geen invloed;
- aanbrengen van geluidreducerend wegdek: de elementenverharding op de Dorpsstraat zou vervangen kunnen worden door een stiller wegdek. De kosten voor het vervangen van het wegdek bedragen € 150,- tot € 300,- per strekkende meter. De kosten voor het vervangen van het wegdek bedragen €30.000,- tot €60.000,- uitgaande van 200 meter. Deze kosten staan niet in verhouding met de omvang van het project (één woning) en stuiten daarom op bezwaren van financiële aard. Daarnaast levert een stiller wegdek slechts enkele dB's geluidreductie op, waardoor de voorkeursgrenswaarde alsnog wordt overschreden.

Uit bovenstaande bevindingen kan worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan de hoofdcriteria van het gemeentelijke ontheffingenbeleid voor de hogere geluidwaarde procedure.

Middels de voorgenomen ontwikkeling wordt bestaande bebouwing vervangen door een woning. Hiermee wordt invulling gegeven aan de subcriteria "bestaande bebouwing vervangen".

De westgevel betreft een geluidluwe gevel, geluidbelasting ≤ 48 dB. Aan deze gevel wordt tevens de buitenruimte gecreëerd. Hiermee wordt eveneens voldaan aan de aanvullende eis uit het ontheffingenbeleid van de gemeente Cranendonck.

4.3 Resultaten cumulatie

Wet geluidhinder

De cumulatieve geluidbelasting dient te worden bepaald indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één zoneplichtige geluidbron met een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde. De correctie artikel 110g Wet geluidhinder met betrekking tot wegverkeer mag hierbij niet worden toegepast.

Dit betekent dat in onderhavige situatie formeel gesproken de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald hoeft te worden, omdat alleen de zoneplichtige Dorpsstraat de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. Daar de geluidbelasting exclusief correctie artikel 110g Wet geluidhinder hoger is dan 53 dB is formeel een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevel nodig.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en ten behoeve van de bepaling van de benodigde geluidwering van de gevels ten behoeve van een goed woon- en leefklimaat is de cumulatieve geluidbelasting bepaald inclusief alle gemodelleerde wegen waaronder ook de 30 km/uur wegen. De resultaten zijn opgenomen in navolgende tabel.

<i>Beoordelingspunt/gevel</i>	<i>begane grond 1,5 meter</i>	<i>1^e verdieping 4,5 meter</i>
t 01 noordgevel	54	55
t 02 oostgevel	60	61
t 03 oostgevel	60	61
t 04 oostgevel	62	63
t 05 zuidgevel	57	58
Overige gevels	≤ 53	≤ 53

Tabel 14: Resultaten gecumuleerde geluidbelasting

4.4 Karakteristieke geluidwering van de gevel

De maximaal benodigde geluidwering van de gevel ($G_{A,k}$), volgens het Bouwbesluit 2012 de hoogste cumulatieve waarde minus 33 dB met een minimum van 20 dB, bedraagt in het onderhavige geval 30 dB.

Derhalve is ter waarborging van een binnenniveau van 33 dB een aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig.

5 Conclusie

Namens opdrachtgever, de heer A.P.J. Damen, is door Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de toekomstige situatie aan de Dorpsstraat 10 te Soerendonk. Op deze locatie wenst opdrachtgever een woonbestemming te ontwikkelen.

5.1 Wet geluidhinder

Uit de toets in het kader van de Wet geluidhinder kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

weg	Voorkeurs- grenswaarde	Maximale ontheffings- waarde	Overschrijding voorkeurs- grenswaarde	Dove gevel	Hogere waarde
Damenweg	48 dB	63 dB	-	-	-
Dorpsstraat	48 dB	63 dB	10 dB	-	58 dB
Zitterd	48 dB	63 dB	-	-	-

Tabel 15. Conclusies Wet geluidhinder

Het aanleggen van een geluidwal of geluidscherm (overdrachtsmaatregelen) of het toepassen van stiller wegdek (bronmaatregel) om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde ontmoet overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard. Derhalve wordt onderbouwd verzocht hogere waarde te verlenen conform artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder.

Zoals in hoofdstuk 4.2 omschreven wordt voldaan aan het “Ontheffingenbeleid hogere geluidwaardeprocedure Wet geluidhinder van de gemeente Cranendonck” van 6 maart 2007.

5.2 Cumulatie

Wet geluidhinder

Ter bepaling van de gecumuleerde waarde dient de totale geluidbelasting (exclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder) te worden berekend van alle zoneplichtige (spoor)wegen, industrie en luchtvaart met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. In het onderhavige geval betreft dit de enkel de Dorpsstraat.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de cumulatie bepaald inclusief alle gemodelleerde geluidbronnen. Ter bepaling van de milieukwaliteit in de omgeving is deze gecumuleerde waarde getoetst aan de ‘methode Miedema’. De maximale gecumuleerde waarde, welke voornamelijk

wordt bepaald door de Dorpsstraat, bedraagt 63 dB, waarmee gesteld kan worden dat er sprake is van de kwalificatie 'tamelijk slecht' en daarmee dient bezien te worden of maatregelen mogelijk zijn. Daar maatregelen aan de bron en overdrachtsmaatregelen op overwegende bezwaren stuiten, dient de oplossing gezocht te worden in geluidwerende maatregelen in de gevel en dak.

Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd. Tevens beschikt het bouwplan over een geluidluwe gevel/buitenruimte. Daarmee is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5.3 Karakteristieke geluidwering van de gevel

<i>Grootheid</i>	<i>Hoogste waarde</i>
hoogste gecumuleerde geluidbelasting	63 dB
vereist binnenniveau	33 dB
Maximaal benodigde karakteristieke geluidwering ($G_{A;k}$)	30 dB

Tabel 13. Conclusies karakteristieke geluidwering van de gevel

Aangezien de cumulatieve geluidbelasting hoger is dan 53 dB dient er een nader onderzoek te worden uitgevoerd ter bepaling van de geluidwering van de gevel. Bij toepassing van de juiste geluidwerende materialen en maatregelen (conform dat nader onderzoek) is een binnenniveau van 33 dB en daarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.

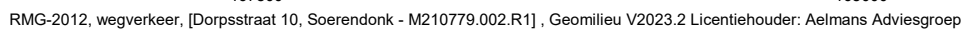
6 Bijlagen

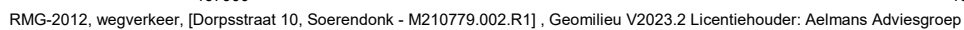
- 1) Figuren
- 2) Invoergegevens
- 3) Rekenresultaten
- 4) Gecumuleerde rekenresultaten

Opgemaakt te Baexem

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Meijers", with a long horizontal stroke extending to the right.

J.R.M. Meijers





Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: M210779.002.R1

Model eigenschap

Omschrijving	M210779.002.R1
Verantwoordelijke	jmeijers
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaa RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	jmeijers op 30-6-2023
Laatst ingezien door	jmeijers op 1-11-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V2023.0
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	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Aandachtsgebied	5000
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
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

Commentaar

Rapport: Groepsreducties
Model: M210779.002.R1

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
30 km/uur wegen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Damenweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Dorpsstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Zitterd	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Model: M210779.002.R1
Dorpsstraat 10, Soerendonk - Cranendonck
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Groep	Omschr.	Wegdek	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)
Dorpsstraa	Dorpsstraat	Dorpsstraat	W9a	2889,00	6,68	3,40	0,78	96,61	98,20	96,88
Dorpsstraa	Dorpsstraat	Dorpsstraat	W9a	3105,00	6,67	3,41	0,78	96,87	98,34	97,12
Dorpsstraa	Dorpsstraat	Dorpsstraat	W9a	3105,00	6,67	3,41	0,78	96,87	98,34	97,12
Damenweg	Damenweg	Damenweg	W0	1586,00	6,51	3,72	0,87	94,72	96,05	94,46
Damenweg	Damenweg	Damenweg	W0	895,00	6,51	3,73	0,87	96,17	97,14	95,98
Damenweg	Damenweg	Damenweg	W0	895,00	6,51	3,73	0,87	96,17	97,14	95,98
Damenweg	Damenweg	Damenweg	W0	952,00	6,52	3,70	0,88	92,46	94,32	92,10
Zitterd	Zitterd	Zitterd	W9a	2924,00	6,67	3,41	0,78	97,14	98,49	97,37
Beekstraat	30 km/uur wegen	Beekstraat	W0	488,00	6,74	3,43	0,68	96,54	98,03	96,91
Van Schaik	30 km/uur wegen	Van Schaiklaan	W9a	1511,00	6,72	3,46	0,68	99,48	99,71	99,54
Kruisstraa	30 km/uur wegen	Kruisstraat	W0	963,00	6,73	3,45	0,68	98,15	98,96	98,35

Bijlage 2 Invoergegevens

Model: M210779.002.R1
 Dorpsstraat 10, Soerendonk - Cranendonck
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))
Dorpsstraa	2,34	1,26	2,22	1,05	0,54	0,91	50	50	50	50	50	50
Dorpsstraa	2,16	1,16	2,04	0,97	0,50	0,83	50	50	50	50	50	50
Dorpsstraa	2,16	1,16	2,04	0,97	0,50	0,83	50	50	50	50	50	50
Damenweg	4,06	3,28	4,88	1,21	0,67	0,67	50	50	50	50	50	50
Damenweg	2,95	2,37	3,54	0,88	0,49	0,48	50	50	50	50	50	50
Damenweg	2,95	2,37	3,54	0,88	0,49	0,48	50	50	50	50	50	50
Damenweg	5,80	4,71	6,96	1,73	0,97	0,95	50	50	50	50	50	50
Zitterd	1,97	1,06	1,87	0,89	0,45	0,76	50	50	50	50	50	50
Beekstraat	2,25	1,32	2,41	1,21	0,65	0,68	30	30	30	30	30	30
Van Schaik	0,34	0,20	0,36	0,18	0,10	0,10	30	30	30	30	30	30
Kruisstraa	1,20	0,70	1,28	0,65	0,34	0,36	30	30	30	30	30	30

Model: M210779.002.R1
Dorpsstraat 10, Soerendonk - Cranendonck
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaii - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V (ZV (D))	V (ZV (A))	V (ZV (N))	Cpl	Cpl_W
Dorpsstraa	50	50	50	False	1,5
Dorpsstraa	50	50	50	False	1,5
Dorpsstraa	50	50	50	False	1,5
Damenweg	50	50	50	False	1,5
Damenweg	50	50	50	False	1,5
Damenweg	50	50	50	False	1,5
Damenweg	50	50	50	False	1,5
Zitterd	50	50	50	False	1,5
Beekstraat	30	30	30	False	1,5
Van Schaik	30	30	30	False	1,5
Kruisstraa	30	30	30	False	1,5

Model: M210779.002.R1
Dorpsstraat 10, Soerendonk - Cranendonck
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hdef.	Gevel	Hoogtes	X	Y
t 01	noordgevel	Relatief	Ja	1,50/4,50	167974,10	367990,21
t 02	oostgevel	Relatief	Ja	1,50/4,50	167978,14	367986,96
t 03	oostgevel	Relatief	Ja	1,50/4,50	167974,75	367976,31
t 04	oostgevel	Relatief	Ja	1,50/4,50	167973,12	367964,65
t 05	zuidgevel	Relatief	Ja	1,50/4,50	167968,13	367959,29
t 06	zuidgevel	Relatief	Ja	1,50/4,50	167957,50	367962,85
t 07	westgevel	Relatief	Ja	1,50/4,50	167956,92	367967,13
t 08	westgevel	Relatief	Ja	1,50/4,50	167963,25	367979,62
t 09	westgevel	Relatief	Ja	1,50/4,50	167968,59	367988,89

Model: M210779.002.R1
 Dorpsstraat 10, Soerendonk - Cranendonck
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

[illegible]

Bijlage 2 Invoergegevens

Model: M210779.002.R1
 Dorpsstraat 10, Soerendonk - Cranendonck
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 2k	Refl. 8k
g 138		2,54	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 135		4,35	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 136		3,19	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 137		7,38	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 11		7,90	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 10		3,02	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 07		6,69	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 08		6,23	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 09		3,74	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 16		2,97	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 17		6,75	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 15		6,38	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 12		8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 13		2,73	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 14		5,43	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 142		4,05	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 143		18,55	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 144		3,97	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 141		3,21	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 139		3,14	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 140		7,74	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 145		3,10	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 62		3,25	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 70		4,61	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 114		7,53	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 112		3,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 113		2,03	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 03		4,33	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 04		3,44	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 05		4,85	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 02		6,62	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 06		3,99	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 128		3,14	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 127		3,93	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 132		3,40	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 133		6,51	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 134		3,05	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 129		9,64	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 130		6,61	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 131		4,23	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 118		6,53	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 119		2,97	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 117		2,87	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 115		4,49	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 116		4,37	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 124		6,87	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 125		5,07	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 126		3,33	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 123		4,58	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 120		5,43	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 121		4,97	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 122		6,48	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 77		6,73	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 78		6,53	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 76		6,95	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 73		6,54	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 74		2,84	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 75		7,08	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80

Model: M210779.002.R1
Dorpsstraat 10, Soerendonk - Cranendonck
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 2k	Refl. 8k
g 81		7,77	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 82		6,99	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 83		3,30	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 79		3,11	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 80		7,20	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 68		2,93	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 69		8,38	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 65		7,03	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 66		7,01	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 67		6,52	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 71		2,97	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 72		7,56	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 102		7,07	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 103		7,03	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 104		4,45	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 101		6,95	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 98		6,45	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 99		2,95	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 100		6,88	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 109		6,12	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 110		4,37	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 111		3,71	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 108		2,49	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 105		4,04	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 106		4,29	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 107		7,25	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 88		3,29	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 89		7,81	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 90		11,72	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 87		2,65	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 84		7,93	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 85		6,91	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 86		8,07	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 95		6,95	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 96		7,58	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 97		6,32	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 94		7,57	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 91		3,08	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 92		7,61	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 93		6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 64		6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 31		6,34	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 30		2,93	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 35		7,16	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 36		2,88	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 37		6,49	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 34		9,71	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 32		4,65	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 33		8,29	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 20		7,24	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 21		7,18	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 22		3,15	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 19		7,69	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 18		3,03	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 27		3,77	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 28		3,08	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 29		3,23	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 26		2,69	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80

Model: M210779.002.R1
Dorpsstraat 10, Soerendonk - Cranendonck
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 2k	Refl. 8k
g 23		7,06	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 24		7,04	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 25		6,63	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 54		7,76	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 55		2,84	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 56		4,96	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 53		8,41	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 50		5,86	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 51		3,16	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 52		8,53	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 60		2,82	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 61		3,66	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 63		9,44	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 57		3,05	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 58		6,85	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 59		5,75	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 42		6,10	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 41		3,28	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 38		3,74	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 39		6,81	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 40		3,08	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 47		8,57	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 48		2,89	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 49		5,98	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 46		8,59	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 43		6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 44		6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 45		6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80
g 01	Bouwvlak	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80

Model: M210779.002.R1
Dorpsstraat 10, Soerendonk - Cranendonck
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Obstakels, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.
	Drempel
	Drempel

Bijlage 3
Rekenresultaten Dorpsstraat incl aftrek

Rapport: Resultatentabel
Model: M210779.002.R1
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Dorpsstraat
Groepsreductie: Ja

Naam										
Toetspunt	Omschrijving	Groep	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t 01_A	noordgevel	--	167974,10	367990,21	1,50	49	45	39	49	
t 01_B	noordgevel	--	167974,10	367990,21	4,50	50	47	40	50	
t 02_A	oostgevel	--	167978,14	367986,96	1,50	54	51	45	55	
t 02_B	oostgevel	--	167978,14	367986,96	4,50	55	52	46	56	
t 03_A	oostgevel	--	167974,75	367976,31	1,50	55	51	45	55	
t 03_B	oostgevel	--	167974,75	367976,31	4,50	55	52	46	56	
t 04_A	oostgevel	--	167973,12	367964,65	1,50	57	54	47	57	
t 04_B	oostgevel	--	167973,12	367964,65	4,50	57	54	48	58	
t 05_A	zuidgevel	--	167968,13	367959,29	1,50	52	48	42	52	
t 05_B	zuidgevel	--	167968,13	367959,29	4,50	52	49	43	53	
t 06_A	zuidgevel	--	167957,50	367962,85	1,50	45	42	36	46	
t 06_B	zuidgevel	--	167957,50	367962,85	4,50	46	43	37	47	
t 07_A	westgevel	--	167956,92	367967,13	1,50	26	23	16	26	
t 07_B	westgevel	--	167956,92	367967,13	4,50	29	26	20	29	
t 08_A	westgevel	--	167963,25	367979,62	1,50	26	22	16	26	
t 08_B	westgevel	--	167963,25	367979,62	4,50	30	26	20	30	
t 09_A	westgevel	--	167968,59	367988,89	1,50	26	23	17	26	
t 09_B	westgevel	--	167968,59	367988,89	4,50	30	27	20	30	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3
Rekenresultaten Damenweg incl aftrek

Rapport: Resultatentabel
Model: M210779.002.R1
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Damenweg
Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	Groep	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t 01_A	noordgevel	--	167974,10	367990,21	1,50	20	18	12	21
t 01_B	noordgevel	--	167974,10	367990,21	4,50	22	20	14	23
t 02_A	oostgevel	--	167978,14	367986,96	1,50	10	7	1	11
t 02_B	oostgevel	--	167978,14	367986,96	4,50	13	10	4	14
t 03_A	oostgevel	--	167974,75	367976,31	1,50	11	8	2	12
t 03_B	oostgevel	--	167974,75	367976,31	4,50	13	10	4	14
t 04_A	oostgevel	--	167973,12	367964,65	1,50	6	4	-2	7
t 04_B	oostgevel	--	167973,12	367964,65	4,50	7	4	-2	8
t 05_A	zuidgevel	--	167968,13	367959,29	1,50	17	15	8	18
t 05_B	zuidgevel	--	167968,13	367959,29	4,50	18	16	10	19
t 06_A	zuidgevel	--	167957,50	367962,85	1,50	18	15	9	19
t 06_B	zuidgevel	--	167957,50	367962,85	4,50	20	17	11	21
t 07_A	westgevel	--	167956,92	367967,13	1,50	23	20	14	24
t 07_B	westgevel	--	167956,92	367967,13	4,50	25	22	16	25
t 08_A	westgevel	--	167963,25	367979,62	1,50	24	21	15	24
t 08_B	westgevel	--	167963,25	367979,62	4,50	25	22	16	26
t 09_A	westgevel	--	167968,59	367988,89	1,50	24	21	15	25
t 09_B	westgevel	--	167968,59	367988,89	4,50	25	23	16	26

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: M210779.002.R1
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Zitterd
Groepsreductie: Ja

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	Groep	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t 01_A	noordgevel	--	167974,10	367990,21	1,50	19	16	10	19
t 01_B	noordgevel	--	167974,10	367990,21	4,50	23	20	14	23
t 02_A	oostgevel	--	167978,14	367986,96	1,50	31	28	22	32
t 02_B	oostgevel	--	167978,14	367986,96	4,50	33	30	24	34
t 03_A	oostgevel	--	167974,75	367976,31	1,50	20	17	11	21
t 03_B	oostgevel	--	167974,75	367976,31	4,50	22	19	12	22
t 04_A	oostgevel	--	167973,12	367964,65	1,50	33	30	24	33
t 04_B	oostgevel	--	167973,12	367964,65	4,50	35	32	25	35
t 05_A	zuidgevel	--	167968,13	367959,29	1,50	20	16	10	20
t 05_B	zuidgevel	--	167968,13	367959,29	4,50	25	22	15	25
t 06_A	zuidgevel	--	167957,50	367962,85	1,50	18	15	9	19
t 06_B	zuidgevel	--	167957,50	367962,85	4,50	23	20	14	24
t 07_A	westgevel	--	167956,92	367967,13	1,50	9	6	0	9
t 07_B	westgevel	--	167956,92	367967,13	4,50	11	8	2	12
t 08_A	westgevel	--	167963,25	367979,62	1,50	12	9	3	13
t 08_B	westgevel	--	167963,25	367979,62	4,50	15	11	5	15
t 09_A	westgevel	--	167968,59	367988,89	1,50	13	10	4	14
t 09_B	westgevel	--	167968,59	367988,89	4,50	16	13	7	17

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 3
Rekenresultaten 30 km/uur wegen excl aftrek

Rapport: Resultatentabel
Model: M210779.002.R1
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 30 km/uur wegen
Groepsreductie: Nee

Naam									
Toetspunt	Omschrijving	Groep	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t 01_A	noordgevel	--	167974,10	367990,21	1,50	33	30	23	33
t 01_B	noordgevel	--	167974,10	367990,21	4,50	35	32	25	35
t 02_A	oostgevel	--	167978,14	367986,96	1,50	33	30	23	33
t 02_B	oostgevel	--	167978,14	367986,96	4,50	35	32	25	35
t 03_A	oostgevel	--	167974,75	367976,31	1,50	33	30	23	33
t 03_B	oostgevel	--	167974,75	367976,31	4,50	34	31	24	35
t 04_A	oostgevel	--	167973,12	367964,65	1,50	30	27	20	31
t 04_B	oostgevel	--	167973,12	367964,65	4,50	32	29	22	33
t 05_A	zuidgevel	--	167968,13	367959,29	1,50	26	23	16	27
t 05_B	zuidgevel	--	167968,13	367959,29	4,50	29	26	19	29
t 06_A	zuidgevel	--	167957,50	367962,85	1,50	25	22	15	25
t 06_B	zuidgevel	--	167957,50	367962,85	4,50	27	24	17	28
t 07_A	westgevel	--	167956,92	367967,13	1,50	20	17	10	20
t 07_B	westgevel	--	167956,92	367967,13	4,50	22	19	12	23
t 08_A	westgevel	--	167963,25	367979,62	1,50	19	16	9	20
t 08_B	westgevel	--	167963,25	367979,62	4,50	21	18	11	22
t 09_A	westgevel	--	167968,59	367988,89	1,50	19	16	9	19
t 09_B	westgevel	--	167968,59	367988,89	4,50	21	18	11	21

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: M210779.002.R1
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam										
Toetspunt	Omschrijving	Groep	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
t 01_A	noordgevel	--	167974,10	367990,21	1,50	54	51	44	54	
t 01_B	noordgevel	--	167974,10	367990,21	4,50	55	52	46	55	
t 02_A	oostgevel	--	167978,14	367986,96	1,50	59	56	50	60	
t 02_B	oostgevel	--	167978,14	367986,96	4,50	60	57	51	61	
t 03_A	oostgevel	--	167974,75	367976,31	1,50	60	56	50	60	
t 03_B	oostgevel	--	167974,75	367976,31	4,50	60	57	51	61	
t 04_A	oostgevel	--	167973,12	367964,65	1,50	62	59	52	62	
t 04_B	oostgevel	--	167973,12	367964,65	4,50	62	59	53	63	
t 05_A	zuidgevel	--	167968,13	367959,29	1,50	57	53	47	57	
t 05_B	zuidgevel	--	167968,13	367959,29	4,50	57	54	48	58	
t 06_A	zuidgevel	--	167957,50	367962,85	1,50	50	47	41	51	
t 06_B	zuidgevel	--	167957,50	367962,85	4,50	52	48	42	52	
t 07_A	westgevel	--	167956,92	367967,13	1,50	33	30	24	34	
t 07_B	westgevel	--	167956,92	367967,13	4,50	36	33	26	36	
t 08_A	westgevel	--	167963,25	367979,62	1,50	33	30	24	34	
t 08_B	westgevel	--	167963,25	367979,62	4,50	36	33	27	37	
t 09_A	westgevel	--	167968,59	367988,89	1,50	33	30	24	34	
t 09_B	westgevel	--	167968,59	367988,89	4,50	36	33	27	37	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen