

**Akoestisch onderzoek
wegverkeerslawaaï
Nieuwstraat ong.
Heesch**



Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (toetsing Wet geluidhinder)

in opdracht van

De heer J. Peters
Bosschebaan 80
5384 VZ HEESCH

betreffende de locatie

Nieuwstraat ong.
Heesch

documentkenmerk

1701/121/RV-01

versie

1

vestiging, datum

Nuenen, 15 februari 2017

opgesteld door:

ing. N.H.J. van der Burgt
Projectleider geluid & bouwfysica

gecontroleerd door:

ir. R.A.C. van de Voort
Senior projectleider geluid & bouwfysica

Dit document is digitaal gegenereerd en derhalve niet voorzien van een handtekening. De inhoud is aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven. Het document mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. Door derden aangebrachte wijzigingen en/of toevoegingen dan wel oneigenlijk gebruik van het document vallen niet onder de verantwoording van Tritium Advies BV.

Tritium Advies BV

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

TRITIUM NUENEN »

Gulberg 35
5674 TE Nuenen
T. 040.29 51 951

E. info@tritium.nl

TRITIUM PRINSENBEEK »

Groenstraat 27
4841 BA Prinsbeek
T. 076.54 29 564

I. www.tritiumadvies.nl

TRITIUM NEER »

Steeg 27
6086 EJ Neer
T. 0475.49 81 50

K.v.K nr. 17108024

TRITIUM ARKEL »

Vlietskade 1509
4241 WH Arkel
T. 0183.71 20 80

IBAN NL29INGB0662572645

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	1
2 Uitgangspunten	2
2.1 Locatiegegevens	2
2.2 Gegevens wegverkeer	2
2.3 Modellerings	3
3 Wet- en regelgeving	4
3.1 Berekeningsmethode	4
3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder	4
3.2.1 Inleiding	4
3.2.2 Geluidzones	4
3.2.3 Artikel 110g	4
3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied	5
3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012)	5
3.2.6 Normen geluidbelasting	6
4 Rekenresultaten en toetsing	7
4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaaï	7
4.2 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)	7
4.3 Cumulatieve geluidbelasting	7
5 Samenvatting en conclusie	9

Bijlagen

1. situatieschets van de omgeving
2. verkeersgegevens wegverkeer
3. invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
4. grafische weergave invoergegevens akoestisch model wegverkeerslawaaï
5. rekenresultaten geluidbelasting wegverkeer

1 Inleiding

In opdracht van de heer Peters is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai uitgevoerd ten behoeve van de realisatie van een Ruimte voor Ruimte woning aan de Nieuwstraat ongenummerd te Heesch, gemeente Bernheze. De ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek dient derhalve te worden uitgevoerd ten behoeve van een juridisch-planologische procedure.

In onderhavige rapportage is deze zogenaamde "Nieuwe situatie" getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder (Wgh) en er is aangegeven wat de consequenties zijn. Op basis van de resultaten van deze toetsing wordt vervolgens beoordeeld of voor de te realiseren woning extra geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De aspecten railverkeerslawaaai, luchtverkeerslawaaai en industrielawaaai zijn in het onderhavige onderzoek niet beschouwd.

2 Uitgangspunten

2.1 Locatiegegevens

Het plangebied is gelegen in het buitenstedelijk gebied van Heesch en is kadastraal bekend als sectie F, nummer 709 van de gemeente Heesch. In bijlage 1 is een situatieschets van het plangebied opgenomen.

Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de Nieuwstraat en het tussen de Bunderstraat en de Verbindingsweg gelegen gedeelte van de weg Nieuwe Erven. De Verbindingsweg en het tussen de Verbindingsweg en de Kruishoekstraat gelegen deel van Nieuwe Erven zal rond 2019/2020 gaan fungeren als ontsluiting voor een nieuw te bouwen wijk en zal daarmee binnen een 30 km/uur zone komen liggen. Een 30 km/uur weg vormt een afwijkende categorie binnen de Wet geluidhinder. Voor deze wegen kunnen geen hogere waarde worden aangevraagd of verleend, aangezien deze wegen niet zoneplichtig zijn. Echter voor de waarborging van een goed woon- en leefklimaat dient de geluidbelasting op de gevels van een nieuw te bouwen woning nabij een 30 km/uur weg alsnog te worden bepaald. Gezien de afstand van de beoogde woning tot deze toekomstige 30 km/uur wegen worden deze wegen echter niet relevant geacht en zijn derhalve niet meegenomen in onderhavig onderzoek.

2.2 Gegevens wegverkeer

Van zowel de Nieuwstraat als Nieuwe Erven zijn geen verkeersgegevens bekend bij de gemeente Bernheze. Derhalve is met behulp van CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' voor de etmaalintensiteit een inschatting gemaakt voor het maatgevende jaar 2027. Nieuwe Erven is enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Uitgaande van maximaal 10 landelijk gelegen woningen aan deze weg voor het maatgevende jaar 2027 resulteert dit in een etmaalintensiteit van 74 motorvoertuigen. Uitgaande van maximaal 15 landelijk gelegen woningen aan de Nieuwstraat resulteert dit in een etmaalintensiteit van circa 111 motorvoertuigen. Hierbij opgeteld de extra verkeersbewegingen ten gevolge van het verkeer anders dan bestemmingsverkeer, zal in onderhavig onderzoek worst-case worden uitgegaan van een etmaalintensiteit van 200 motorvoertuigen voor het gedeelte van de Nieuwstraat ten westen van de Kruishoekstraat.

Voor de verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode is gebruik gemaakt van het door het ministerie van VROM uitgegeven rapport "bepaling van verkeersgegevens ten behoeve van de Wet Geluidhinder", GF-DR-35-01. Zowel de Nieuwstraat als Nieuwe Erven is als een "wijkverzamelweg" beschouwd.

Alle verstrekte verkeersgegevens worden weergegeven in bijlage 2. De verkeersinvoergegevens inclusief de maximum snelheid en wegdektype worden gepresenteerd in navolgende tabellen 2.1 en 2.2.

Tabel 2.1: gegevens wegverkeer Nieuwstraat

Nieuwstraat			
maximum snelheid: 60 km/uur			
wegdek: asfalt (oppervlaktebewerking)			
jaar: 2027	etmaalintensiteit: 200 mvt.		
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	7,00	2,60	0,70
lichte mvt. (%)	94,00	97,20	96,00
middelzware mvt. (%)	5,10	2,50	3,40
zware mvt. (%)	0,90	0,30	0,60

Tabel 2.2: gegevens wegverkeer Nieuwe Erven (tussen Bunderstraat en Verbindingsweg)

Nieuwe Erven (tussen Bunderstraat en Verbindingsweg)			
maximum snelheid: 60 km/uur			
wegdek: zand (oppervlaktebewerking)			
jaar: 2027	etmaalintensiteit: 74 mvt.		
	dag	avond	nacht
gemiddeld per uur (%)	7,00	2,60	0,70
lichte mvt. (%)	94,00	97,20	96,00
middelzware mvt. (%)	5,10	2,50	3,40
zware mvt. (%)	0,90	0,30	0,60

2.3 Modellerings

Als maatgevende toetshoogte voor de begane grond van de nieuwe woning is 1,5 meter boven maaiveld aangehouden. Voor de eerste en tweede verdieping is 4,5 en 7,5 meter gehanteerd. Voor alle punten is gerekend met invallend geluid.

In de berekeningen is als rekenparameter bodemfactor 1,00 (akoestisch zacht) aangehouden met uitzondering van de ingevoerde bodemgebieden. Deze bodemgebieden zijn als akoestisch hard (0,00) gemodelleerd en betreffen wegen, terreinverhardingen en water. Voor het lokale maaiveld is 7,2 meter +NAP aangehouden. Er zijn geen significante hoogteverschillen in het maaiveld in de omgeving van het plan aanwezig. Gebouwhoogtes zijn conform de gegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland.

Er hoeft ter hoogte van het plangebied geen hellingcorrectie of optrekcorrectie te worden toegepast. Er zijn tevens geen akoestisch relevante kruispunten of rotondes in de omgeving van het bouwplan aanwezig.

Het wegdektype van de zandweg Nieuwe Erven is worst-case als oppervlaktebewerking gemodelleerd.

3 Wet- en regelgeving

3.1 Berekeningsmethode

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

De invoergegevens van het akoestisch model wegverkeerslawaaï zijn weergegeven in bijlage 3. Een grafische weergave van deze invoergegevens is weergegeven in bijlage 4.

3.2 Randvoorwaarden Wet geluidhinder

3.2.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een weg wordt bedoeld de L_{den} -waarde van het geluidniveau in dB. L_{den} is de geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00 - 19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PbEG L 189).

3.2.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder hebben wegen een zone die zich aan weerszijden van de weg uitstrekt vanaf de as van de weg (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:

- ligging binnen een woonerf;
- een maximum snelheid van 30 km/uur.

In tabel 3.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Tabel 3.1: breedte van de geluidzones langs wegen

soort gebied	aantal rijstroken	breedte geluidzone (m)
stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
buitenstedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

3.2.3 Artikel 110g

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel

van woningen of van andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bedraagt voornoemde aftrek:

- a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d. 5 dB voor de overige wegen;
- e. 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.

3.2.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van het bouwplan. Er wordt volgens artikel 1 van de Wet geluidhinder onderscheiden:

- Stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wet geluidhinder, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
- 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 verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3.2.5 Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 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:
 - a. Zeer Open Asfalt Beton;
 - b. tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;

- c. uitgeborsteld beton;
- d. geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
- e. oppervlaktbewerking.

3.2.6 Normen geluidbelasting

Artikel 82 tot en met 85 van de Wet geluidhinder geven nadere uitleg met betrekking tot de geluidbelasting in zogenaamde "Nieuwe situaties" (er dient een ruimtelijke procedure te worden gevolgd).

De zogenaamde voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Is de geluidbelasting lager dan 48 dB dan legt de Wet geluidhinder geen restricties op aan het onderhavige plan. Wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden dan kan door de gemeente een hogere waarde worden vastgesteld. Indien 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 van 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In navolgende tabellen 3.2 en 3.3 worden de normen uit de Wet geluidhinder weergegeven.

Tabel 3.2: normen geluidbelasting in stedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	63 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw	68 dB

Tabel 3.3: normen geluidbelasting in buitenstedelijk gebied

normen voor nog niet-geprojecteerde woningen in een buitenstedelijk gebied	
voorkeursgrenswaarde	48 dB
maximale ontheffingswaarde	53 dB
maximale ontheffingswaarde; agrarische bedrijfswoning	58 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw, buiten de bebouwde kom	58 dB
maximale ontheffingswaarde; vervangende nieuwbouw gelegen binnen de bebouwde kom, binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg	63 dB

De locatie in onderhavig onderzoek is gelegen in het buitenstedelijk gebied en betreft de nieuwbouw van een woning. Derhalve bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

De gemeente Bernheze heeft geen eigen geluidbeleid vastgesteld.

4 Rekenresultaten en toetsing

4.1 Geluidbelasting wegverkeerslawaai

In bijlage 5 en in de navolgende tabellen 4.1 en met 4.2 zijn per bron de berekeningsresultaten van de toetspunten samengevat weergegeven.

Tabel 4.1: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Nieuwstraat

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs- grenswaarde (dB)	maximale ontheffings- waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	53

Tabel 4.2: geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Nieuwe Erven

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting excl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	geluidbelasting incl. artikel 110g Wet geluidhinder (dB)	voorkeurs- grenswaarde (dB)	maximale ontheffings- waarde (dB)
alle	alle	≤53	≤48	48	53

Voor beide gezoneerde wegen geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de te realiseren woning overschrijdt.

Derhalve is een procedure hogere waarde niet aan de orde.

4.2 Geluidwering gevels ($G_{A;k}$)

Volgens het bouwbesluit dient de karakteristieke geluidwering van de gevel $G_{A;k}$ voor verblijfsgebieden in een woning minimaal de in het vastgestelde besluit hogere waarde opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting minus 33 dB te bedragen. Een gevel van een nieuwbouwwoning dient bovendien minimaal een $G_{A;k}$ van 20 dB te hebben.

Aangezien er voor onderhavige woning geen sprake is van een procedure hogere waarde is geen aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig.

4.3 Cumulatieve geluidbelasting

Ten behoeve van de procedure hogere waarde dient conform artikel 110f Wgh de cumulatieve geluidbelasting te worden bepaald, indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden. Conform de Wet geluidhinder dienen voor de cumulatie de zoneplichtige wegen en spoorwegen en de geluidbelasting ten gevolge van industrie en/of luchtvaart meegenomen te worden. De cumulatieve geluidbelasting dient bepaald te worden conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

(Hoofdstuk 2 'Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting'). De correctie conform artikel 110g Wgh met betrekking tot wegverkeer wordt hierbij niet toegepast.

Dit betekent dat in onderhavige situatie de cumulatieve geluidbelasting niet bepaald hoeft te worden.

5 Samenvatting en conclusie

In opdracht van de heer Peters is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd ten behoeve van de realisatie van een Ruimte voor Ruimte woning aan de Nieuwstraat ongenummerd te Heesch, gemeente Bernheze. De ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Het onderzoek is derhalve uitgevoerd ten behoeve van een juridisch-planologische procedure.

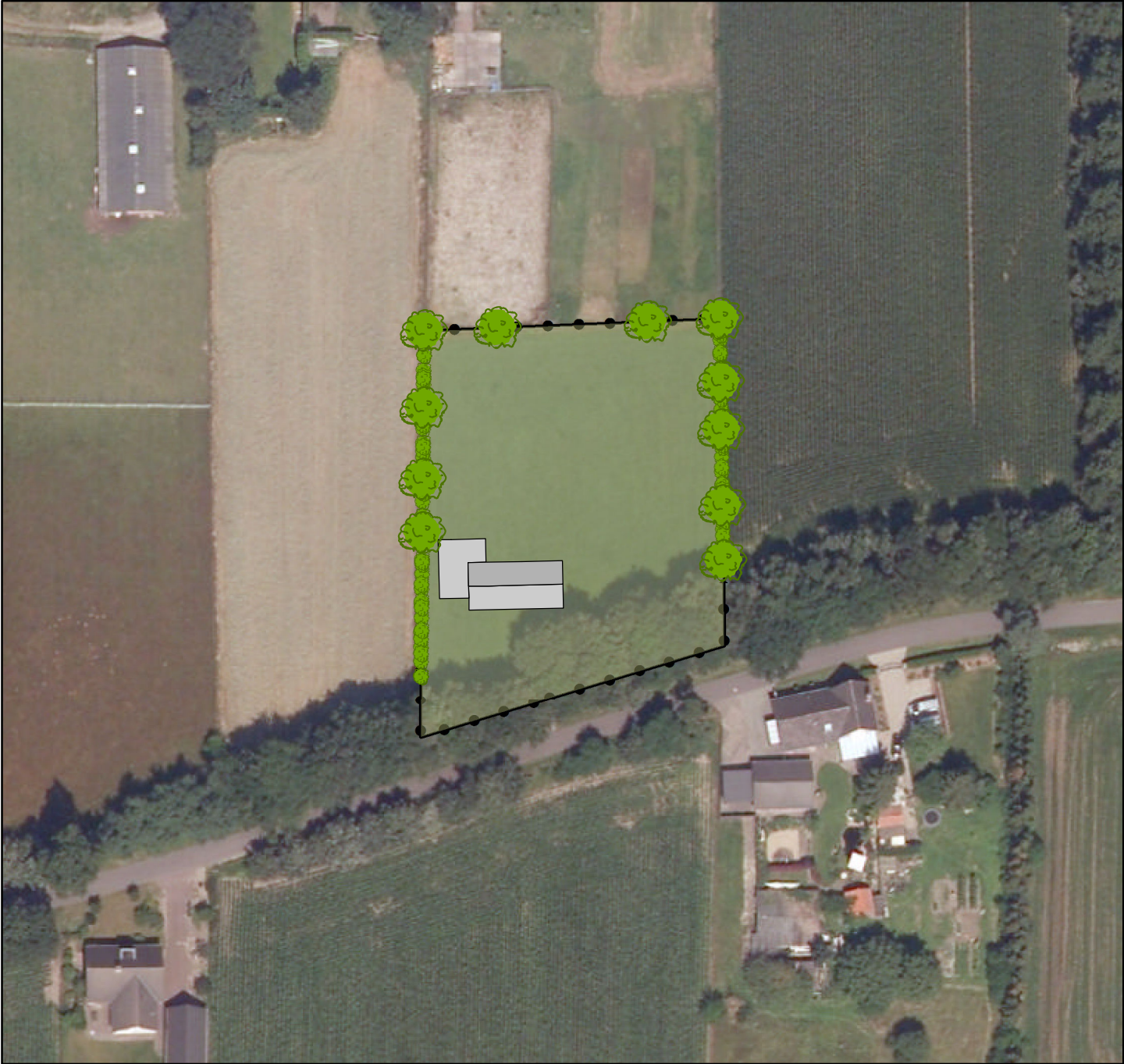
Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de Nieuwstraat en het tussen de Bunderstraat en de Verbindingsweg gelegen gedeelte van de weg Nieuwe Erven. De Verbindingsweg en het tussen de Verbindingsweg en de Kruishoekstraat gelegen deel van Nieuwe Erven zal rond 2019/2020 gaan fungeren als ontsluiting voor een nieuw te bouwen wijk en zal daarmee binnen een 30 km/uur zone komen liggen. Gezien de afstand van de beoogde woning tot deze toekomstige 30 km/uur wegen worden deze wegen niet relevant geacht en zijn derhalve niet meegenomen in onderhavig onderzoek.

Voor beide gezoneerde wegen geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen enkele gevel van de te realiseren woning overschrijdt.

Derhalve is een procedure hogere waarde niet aan de orde.

Aangezien in onderhavige situatie geen sprake is van een procedure hogere waarde, is voor de woning geen aanvullend onderzoek ter bepaling van de geluidwering van de gevels nodig. Bij toepassing van standaard geluidwerende materialen en maatregelen is een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd en is er te allen tijde sprake van een goed woon- en leefklimaat.

BIJLAGE 1:



BIJLAGE 2:

Niels van der Burgt

Onderwerp:

FW: 1701/121/RV Nieuwstraat ongenummerd te Heesch

Beste heer Van der Burgt,

Ik heb uw mail gelezen en ik denk dat de aannames wel kloppen. Voor de Nieuwe Erven wil ik opmerken dat het gedeelte tussen de Verbindingsweg en de Kruishoekstraat (in ging er van uit dat dit stuk weg onderdeel was van de Verbindingsweg in de toekomst de grens vormt van een nieuwbouwplan en dat de intensiteit hier met 1000 mvt/etmaal gaat toenemen.

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer

Aanwezig maandag t/m donderdag



Bezoekadres: De Misse 6, Heesch

Postbus 19

5384 ZG Heesch

Telefoon 14 0412

www.bernheze.org



Van: Niels van der Burgt [<mailto:N.vanderBurgt@tritium.nl>]

Verzonden: donderdag 2 februari 2017 14:49

Aan:

Onderwerp: RE: 1701/121/RV Nieuwstraat ongenummerd te Heesch

Beste,

Naar aanleiding van uw mail, hieronder mijn aanname voor de verkeersgegevens van de Nieuwstraat en Nieuwe Erven. Kunt u aangeven of u hiermee akkoord kan gaan?

Met behulp van CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is voor de etmaalintensiteit van beide wegen een inschatting gemaakt voor het maatgevende jaar 2027. Nieuwe Erven is enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Uitgaande van maximaal 10 landelijk gelegen woningen aan deze weg voor het maatgevende jaar 2027 resulteert dit in een etmaalintensiteit van 74 motorvoertuigen. Uitgaande van maximaal 15 landelijk gelegen woningen aan de Nieuwstraat resulteert dit in een etmaalintensiteit van circa 111 motorvoertuigen. Hierbij opgeteld de extra verkeersbewegingen ten gevolge van het verkeer anders dan bestemmingsverkeer, zal in onderhavig onderzoek worst-case worden uitgegaan van een etmaalintensiteit van 200 motorvoertuigen voor het gedeelte van de Nieuwstraat ten westen van de Kruishoekstraat.

Voor de verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode wil ik voor beide wegen gebruik maken van de volgende verdeling:

	% dag	% avond	% nacht
uurintensiteit	7,00	2,60	0,70
licht	94,00	97,20	96,00
middel	5,10	2,50	3,40
zwaar	0,90	0,30	0,60

Alvast bedankt voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Tritium Advies BV

ing. N.H.J. (Niels) van der Burgt
Projectleider geluid & bouwfysica

doorkiesnummer

040.29 07 373

mobiel

06.20 448
535

e-mail

N.vanderburgt@tritium.nl

profiel

Linked


aanwezig

Ma, di, wo (oneven weken), do, vr

Van:

Verzonden: woensdag 25 januari 2017 16:54

Aan: Niels van der Burgt <N.vanderBurgt@tritium.nl>

Onderwerp: RE: 1701/121/RV Nieuwstraat ongenummerd te Heesch

Beste heer Van der Burgt,

We hebben geen tellingen van de Nieuwstraat in Heesch, dus hier kan ik u niet aan helpen.

De functie van de Verbindingsweg zal in de toekomst wijzigen ivm met nieuwbouwlocatie De Erven. De Verbindingsweg vormt straks de rand van de nieuwbouwwijk en zal een ontsluitende functie voor deze wijk krijgen. De planning is dat de woningen in dit deel van de Erven gebouwd worden in 2019/2020. Wat betreft de te verwachten intensiteiten kunt u er van uitgaan dat de intensiteit hier met ca. 1000 mvt/etmaal zal toenemen. De weg zal dan binnen de bebouwde kom komen te liggen en binnen de 30km-zone komen te liggen.

Als u meer wilt weten over het geluidsbeleid van de gemeente, dan kunt u het beste contact opnemen met mijn collega de heer C. Slaats.

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer

Aanwezig maandag t/m donderdag



Bezoekadres: De Misse 6, Heesch

Postbus 19

5384 ZG Heesch

Telefoon 14 0412

www.bernheze.org



BIJLAGE 3:

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	wegverkeer
Verantwoordelijke	NvdB
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	NvdB op 2-2-2017
Laatst ingezien door	NvdB op 14-2-2017
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.20
Standaard maaiveldhoogte	7,2
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken	Ja
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

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)
w01	Nieuwstraat	Verdeling	0,75	0	W8	Oppervlaktebewerking	60	60	60	200,00	7,00	2,60	0,70
w02	Nieuwe Erven	Verdeling	0,75	0	W8	Oppervlaktebewerking	60	60	60	74,00	7,00	2,60	0,70

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Cpl	Cpl_W
w01	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	False	1,5
w02	94,00	97,20	96,00	5,10	2,50	3,40	0,90	0,30	0,60	False	1,5

Rapport: Groepsreducties
Model: wegverkeer

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Nieuwe Erven	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Nieuwstraat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
bg01	Nieuwstraat	0,00
bg02	terreinverharding	0,00
bg03	terreinverharding	0,00
bg04	terreinverharding	0,00
bg05	Nieuwe erven	0,00
bg06	terreinverharding	0,00
bg07	water	0,00

Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

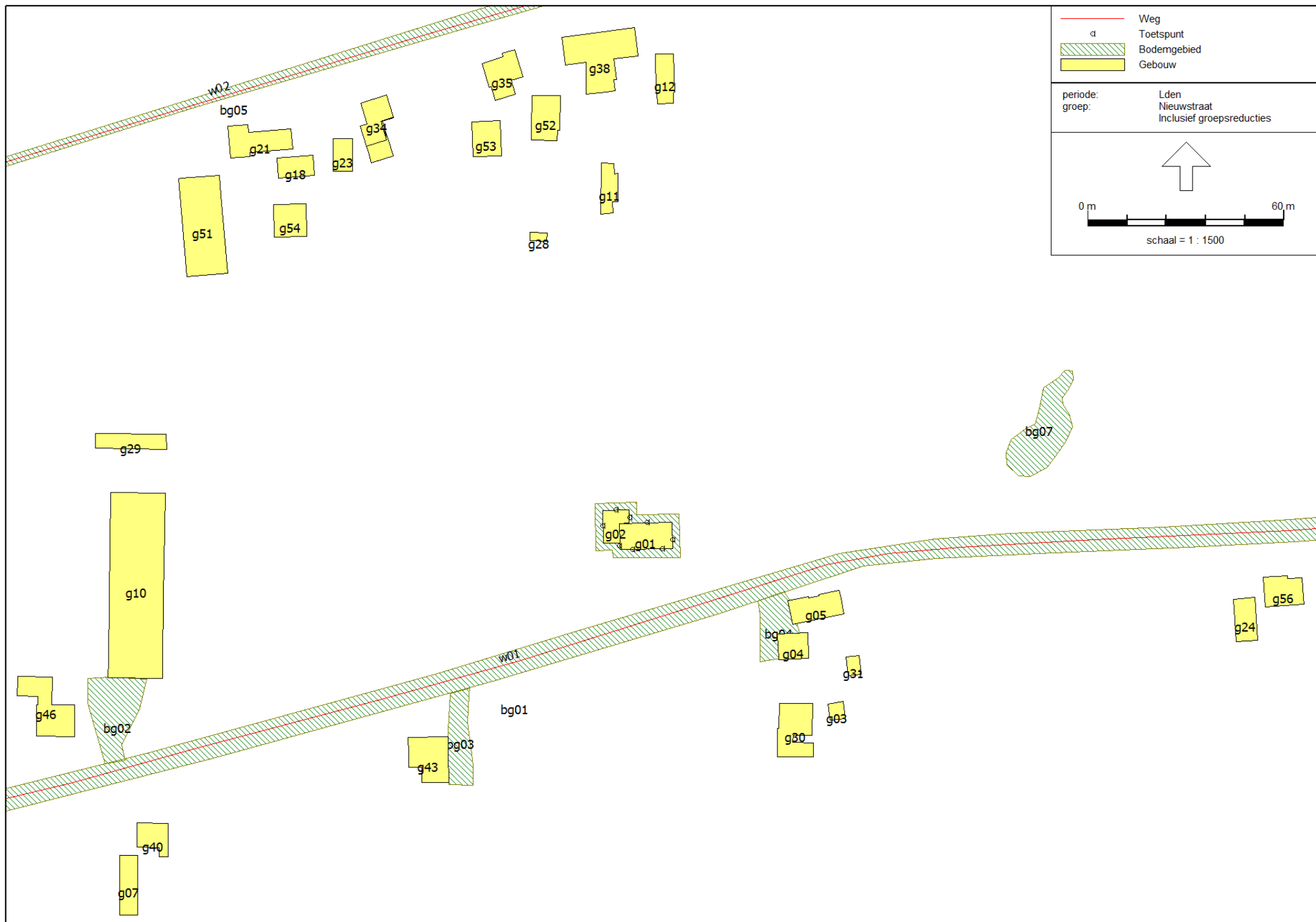
Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 500
g01	nieuwbouw woning	10,00	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g02	nieuwbouw woning	3,00	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g03	Pand in gebruik	10,30	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g04	Pand in gebruik	11,90	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g05	Pand in gebruik	14,80	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g06	Pand in gebruik	15,60	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g07	Pand in gebruik	11,40	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g08	Pand in gebruik	12,50	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g09	Pand in gebruik	14,90	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g10	Pand in gebruik	13,30	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g11	Pand in gebruik	11,70	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g12	Pand in gebruik	12,60	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g13	Pand in gebruik	11,70	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g14	Pand in gebruik	11,60	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g15	Pand in gebruik	14,70	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g16	Pand in gebruik	11,30	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g17	Pand in gebruik	10,00	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g18	Pand in gebruik	11,40	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g19	Pand in gebruik	17,50	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g20	Pand in gebruik	9,10	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g21	Pand in gebruik	11,40	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g22	Pand in gebruik	11,40	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g23	Pand in gebruik	10,50	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g24	Pand in gebruik	13,50	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g25	Pand in gebruik	11,60	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g26	Pand in gebruik	12,80	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g27	Pand in gebruik	10,80	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g28	Pand in gebruik	10,20	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g29	Pand in gebruik	10,30	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g30	Pand in gebruik	9,70	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g31	Pand in gebruik	10,30	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g32	Pand in gebruik	14,70	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g33	Pand in gebruik	12,00	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g34	Pand in gebruik	14,00	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g35	Pand in gebruik	14,70	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g36	Pand in gebruik	12,10	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g37	Pand in gebruik	14,80	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g38	Pand in gebruik	14,30	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g39	Pand in gebruik	9,50	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g40	Pand in gebruik	14,70	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g41	Pand in gebruik	11,80	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g42	Pand in gebruik	14,30	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g43	Pand in gebruik	15,20	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g44	Pand in gebruik	14,20	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g45	Pand in gebruik	14,20	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g46	Pand in gebruik	15,40	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g47	Pand in gebruik	14,40	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g48	Pand in gebruik	12,80	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g49	Pand in gebruik	16,80	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g50	Pand in gebruik	12,20	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g51	Pand in gebruik	12,50	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g52	Pand in gebruik	12,20	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g53	Pand in gebruik	13,10	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g54	Pand in gebruik	11,30	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g55	Pand in gebruik	11,40	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g56	Pand in gebruik	16,50	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g57	Pand in gebruik	13,30	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g58	Pand in gebruik	16,50	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g59	Pand in gebruik	14,00	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g60	Pand in gebruik	14,70	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g61	Pand in gebruik	15,20	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80
g62	Pand in gebruik	13,60	7,20	Relatief	0 dB	False	0,80

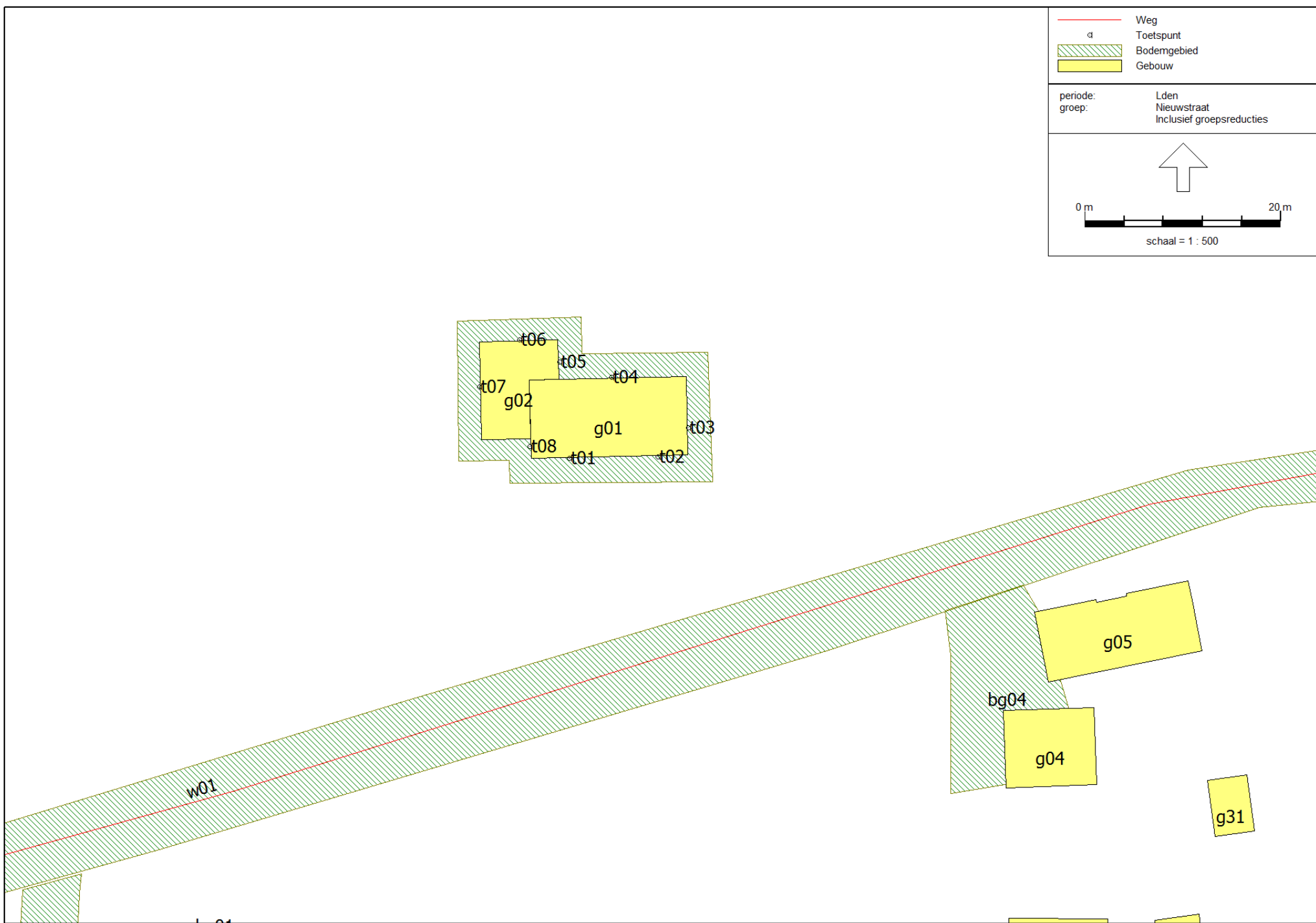
Model: wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01	toetspunt 01	7,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t02	toetspunt 02	7,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t03	toetspunt 03	7,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t04	toetspunt 04	7,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
t05	toetspunt 05	7,20	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t06	toetspunt 06	7,20	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t07	toetspunt 07	7,20	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
t08	toetspunt 08	7,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

BIJLAGE 4:







BIJLAGE 5:

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Nieuwstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 01	1,50	41,6	37,2	31,6	41,7
t01_B	toetspunt 01	4,50	42,5	38,2	32,5	42,6
t01_C	toetspunt 01	7,50	42,5	38,2	32,5	42,6
t02_A	toetspunt 02	1,50	42,5	38,2	32,5	42,6
t02_B	toetspunt 02	4,50	43,3	38,9	33,2	43,4
t02_C	toetspunt 02	7,50	43,2	38,8	33,2	43,3
t03_A	toetspunt 03	1,50	40,1	35,7	30,0	40,2
t03_B	toetspunt 03	4,50	40,8	36,4	30,8	40,9
t03_C	toetspunt 03	7,50	40,7	36,4	30,7	40,8
t04_A	toetspunt 04	1,50	14,5	10,1	4,5	14,6
t04_B	toetspunt 04	4,50	16,1	11,7	6,0	16,2
t04_C	toetspunt 04	7,50	16,6	12,2	6,6	16,7
t05_A	toetspunt 05	1,50	26,6	22,3	16,6	26,7
t06_A	toetspunt 06	1,50	15,3	11,0	5,3	15,4
t07_A	toetspunt 07	1,50	34,5	30,2	24,5	34,6
t08_A	toetspunt 08	1,50	38,8	34,4	28,8	38,9
t08_B	toetspunt 08	4,50	37,8	33,5	27,8	37,9
t08_C	toetspunt 08	7,50	37,9	33,5	27,9	38,0

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Nieuwe Erven
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 01	1,50	-12,0	-16,4	-22,1	-11,9
t01_B	toetspunt 01	4,50	-10,3	-14,8	-20,4	-10,2
t01_C	toetspunt 01	7,50	-9,0	-13,4	-19,1	-8,9
t02_A	toetspunt 02	1,50	-14,4	-18,9	-24,5	-14,3
t02_B	toetspunt 02	4,50	-12,8	-17,3	-22,9	-12,7
t02_C	toetspunt 02	7,50	-11,5	-16,0	-21,7	-11,5
t03_A	toetspunt 03	1,50	12,1	7,8	2,1	12,2
t03_B	toetspunt 03	4,50	13,1	8,8	3,1	13,2
t03_C	toetspunt 03	7,50	13,7	9,4	3,7	13,8
t04_A	toetspunt 04	1,50	15,0	10,6	4,9	15,1
t04_B	toetspunt 04	4,50	17,9	13,5	7,9	18,0
t04_C	toetspunt 04	7,50	18,4	14,1	8,4	18,6
t05_A	toetspunt 05	1,50	14,6	10,3	4,6	14,7
t06_A	toetspunt 06	1,50	16,7	12,4	6,7	16,8
t07_A	toetspunt 07	1,50	15,2	10,9	5,2	15,4
t08_A	toetspunt 08	1,50	0,5	-4,0	-9,6	0,6
t08_B	toetspunt 08	4,50	15,7	11,4	5,7	15,8
t08_C	toetspunt 08	7,50	16,3	11,9	6,2	16,4

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

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt 01	1,50	46,6	42,2	36,6	46,7
t01_B	toetspunt 01	4,50	47,5	43,2	37,5	47,6
t01_C	toetspunt 01	7,50	47,5	43,2	37,5	47,6
t02_A	toetspunt 02	1,50	47,5	43,2	37,5	47,6
t02_B	toetspunt 02	4,50	48,3	43,9	38,2	48,4
t02_C	toetspunt 02	7,50	48,2	43,8	38,2	48,3
t03_A	toetspunt 03	1,50	45,1	40,7	35,0	45,2
t03_B	toetspunt 03	4,50	45,8	41,4	35,8	45,9
t03_C	toetspunt 03	7,50	45,7	41,4	35,7	45,8
t04_A	toetspunt 04	1,50	22,7	18,4	12,7	22,8
t04_B	toetspunt 04	4,50	25,1	20,7	15,1	25,2
t04_C	toetspunt 04	7,50	25,6	21,3	15,6	25,7
t05_A	toetspunt 05	1,50	31,9	27,5	21,8	32,0
t06_A	toetspunt 06	1,50	24,1	19,7	14,0	24,2
t07_A	toetspunt 07	1,50	39,6	35,2	29,6	39,7
t08_A	toetspunt 08	1,50	43,8	39,4	33,8	43,9
t08_B	toetspunt 08	4,50	42,8	38,5	32,8	42,9
t08_C	toetspunt 08	7,50	42,9	38,6	32,9	43,0